5 AGOSTO 1847. ANNO PRIMO. — N° 29.

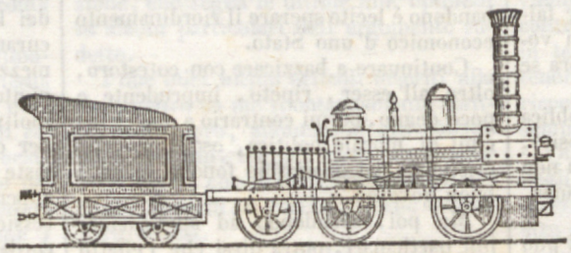
DIREZIONE IN ROMA Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA ogni GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA

Per sei mesi. . . . . ₶ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO (franco ai confini)

Per sei mesi. . . . . ₶ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE DELLE STRADE FERRATE DELLE COMPAGNIE INDUSTRIALI E DEI LAVORI PUBBLICI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Nuovo Promotore aggiunto alla Società Nazionale.* — *All'onorevole Commissione Provvisoria della Società Nazionale per le strade ferrate pontificie, il Conte Ilarione Petitti.* — *Rapporto del Marchese Potenziani alla Commissione Provvisoria della Società Nazionale intorno alla illegalità ed al danno delle concessioni parziali dei tronchi delle linee ferrate prescritte dalla Notificazione dei 7 novembre* 1846. — *Amministrazione per il cambio delle azioni industriali, ossia mezzo per la distruzione dell'agiotaggio* (G. Ciprì). — Strade ferrate italiane. — *Regie lettere patenti, colle quali S. M. il Re di Sardegna instituisce una nuova regia azienda generale colla denominazione di azienda generale delle strade ferrate.* — Notizie diverse. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

La Società Nazionale annovera fra i suoi più caldi Promotori il Conte Vincenzo Pianciani, personaggio per ogni titolo meritevole di questo onore.

All'onorevole Commissione Provvisoria della Società Nazionale per le strade ferrate pontificie.

Torino 28 luglio 1847.

Pregiatissimi Signori,

Richiesto ancora dalle SS. LL. di consigliarle sui più convenienti partiti, che dovrebbero prendere rispetto alle concessioni, che codesto illuminato Governo si risolvesse accordar loro di tutte od alcune soltanto delle linee di strade ferrate denotate nella notificanza del 7 novembre 1846, m'accingo a farlo, non senza qualche esitazione; perchè, dovendo in sostanza ripetere cose già dette a sazietà, temo riuscir fastidioso.

Ad ogni modo, poichè vuolsi ancora avere un povero mio giudizio nell'emergente, mi credo tenuto a darlo, coll'usata mia lealtà, moderazione e franchezza.

La Società Nazionale, ideata e successivamente ordinata per atto di vero amor patrio, debbe anzi tutto sempre fondare su questo insino all'ultimo le proprie determinazioni; così fece fin ora, con lode de' buoni; mancherebbe a se stessa, se declinasse da tale pensiero fondamentale. Nè le mal' arti altrui, nè alcun timore di ridicolo, solitamente attribuito, per irriflessione, o per malizia, a certe idee, imputate d'utopìa, debbe mai sviare la Società dal suo retto fine, perchè l'onor suo, e gli stessi interessi sociali così richiedono.

Non è vero, lo dissi e lo ripeto ancora, che la Società proponesse un atto di mera filantropia, che nessuno vorrebbe imitare, ordinandosi come fece. Essa propose, e tutte le sue pubblicazioni lo provano in modo irrefragabile, una onesta speculazione.

La sola differenza tra essa ed altre società in ciò consiste, ch'ella combinò il mezzo di ritrarre un lucro adequato pei suoi azionisti, non disgiunto dal bene dello Stato e dell'universale; mentre le preallegate altre società concorrenti alla concessione di codeste vie ferrate, scelte quelle cui meglio sembrava loro poter aspirare, solo aveano in mira il maggior utile dell'impresa impetrata, senza curarsi nè punto, nè poco poi, che la linea fosse interrotta (disgrazia questa somma davvero, lo ripeto ancora, per Roma, per le Provincie e per l'Italia), e senza menomamente avvertire, che il danno derivante all'universale dall'interruzione delle linee, danno certissimo, sarebbe anche danno privato attuale e col tempo immenso.

Riferendomi a quanto ripetutamente scrissi sulle linee ottime, buone, mediocri e pessime, tra tutte però possibili a compensarsi, quanto al presunto prodotto adequato d'esse; solo mi resta ad aggiungere per questo rispetto, che le indicazioni ulteriori avute intorno a quelle linee, e lo studio più attento fatto delle quistioni tecniche ed economiche (per quanto posso di lontano giudicarle) mi hanno viepiù confermato nelle opinioni prima da me bandite: cioè, che in sostanza è interesse di qualunque Società, la quale intenda seriamente operare, più ancora della Società Nazionale, che vuol farlo a fine soltanto di pubblico bene, conciliato coll'onesto profitto, cui debbe avvertire, de' proprii azionisti, aver tutte le linee, o nessuna.

Perocchè dalla sola unione nascerà la forza, l'efficacia, la prontezza, l'armonia dell'opera, procedente ad un sol fine: quello di non aver soluzione di continuità cioè tra la superiore, e l'inferior parte della penisola, mediante la ragionata intesecazione di quella centrale; e mediante la certa comunicazione della gran linea italiana stabilita per Roma, solo così non segregata dalle tre parti anzidette della patria comune.

Ogni altro sistema isolato, tendente a concessioni separate, avrà, non cesserò dal proclamarlo altamente, il certissimo effetto di segregar Roma!

Checchè s'insinui in contrario per carpire la linea ottima, e si sa di quale intendo parlare, ognuno a Roma, Governo e privati, interessati tutti egualmente, sel tengan per certo, che nessuno sarà così cieco dall'accollarsi le altre linee, senza stipulare una garanzia d'interesse minimo, la quale garanzia cadrebbe ingiustamente a carico dei contribuenti.

Comprendo una garanzia pel tutto; perchè allora soltanto essa è giusta e nell'interesse dell'universale; nè sarebbe grave, perchè di solo nome, perciò di solo effetto morale, o minima affatto; e questa garanzia pare a me che il Governo dovrebbe concederla, interessato com'è che l'impresa non corra alcun pericolo di tornar perdente, o fallita.

Ma il mio criterio ricusasi ad ammettere equa e degna d'un Governo illuminato, paterno e progressivo, una garanzia parziale per le linee presunte perdenti.

Oso aggiungere inoltre che la concessione d'un tal favore, il quale lascerebbe intero il lucro delle linee ottime ad alcuni fortunati, che avrebbero saputo trovar modo d'ottener queste, mi parrebbe un'imprudenza grave, anche astrazione fatta dalla moralità del provvedimento, nelle presenti contingenze politiche ed economiche di codesto Stato.

L'opinione pregiudicata costì in sommo grado pur troppo, che i soli banchieri, investiti de' monopolii d'ogni specie, son atti a governare le imprese economiche,

sempre cerca, lo comprendo ancora, d'insinuarsi in ogni affare, e persuadere che soli essi han mezzi; che soli perciò possono operare con efficacia, e con vera perizia: mentre gl'inesperti, anche da retto fine mossi, fan sempre tornar fallite le imprese suddette, le quali voglionsi perciò tutte lasciare a chi ora se le gode.

Sarebbe tempo ormai che la pubblica opinione costì si ricredesse al proposito; perchè il continuare nell'errore più non può essere inspirato che dall'ignoranza, se non l'è da prave intenzioni!

Il concorso esclusivo de' banchieri può benissimo raccoglier buona copia di mezzi; — governare con alacrità ed economia un monopolio; — far con esso fruttar loro abbondanti ricchezze; — chè non mancano certo esempi costì, come altrove, quando prevalse il sistema delle forme sole o miste.

Ma, e che perciò; s'avrà forse un lucro, che un'onesta, illuminata amministrazione del Governo, o d'una Società (come la Nazionale e. g.) non potrebbe egualmente ottenere?

La Provvidenza impartì forse ai soli banchieri lo spirito d'ordine, l'accuratezza, l'economia, l'attività, e quell'onestà che è il più vero ed accorto mezzo d'inspirare fiducia?

Gli ufficiali del Governo, i ministri d'una Società, composta de' notabili dello Stato, risultato d'un'elezione libera ed illuminata, non diretta dai brogli e raggiri del giuoco, sarebbero soli inetti a far quel bene, che tanto vantano certi speculatori in pubblico, ed in segreto, personalmente, e per mezzo di certi scrittori, cui è probabile n'abbian dato il mandato?

Per me confesso, che non posso soscrivere a siffatti errori!

Vivo in un paese, dove un'amministrazione integerrima, poco costosa, attiva, illuminata, sa far da se, senza ricorrere a' banchieri per governare le proprie finanze.

Vedo queste qui fiorentissime, a segno di far intraprender, coi soli risparmi, opere colossali; e vedo conceder queste opere, con sottili patti a giusti prezzi, all'industria privata.

Ancora vedo il Governo della mia contrada natìa aver tal credito, che certo son ben lontani d'avere que' paesi, dove i banchieri comandano, e sanno ottenere larghe condizioni, delle quali or non voglio qui indagare la moralità, ma il solo effetto economico conseguito a danno di molti, a beneficio esclusivo di pochi.

Ora quest'effetto, siami conceduto almeno di notarlo, certo è quello d'imporre per arrota un aggravio ai sudditi, aggravio che il sistema da me celebrato risparmierebbe in gran parte.

Che non sia poi più degno d'un Governo paterno, illuminato, riparatore de' passati mali, sui quali sono il primo a dire *doversi tirare un velo;* che non sia più degno d'un tal Governo, sceverarsi dalle pastoie dei monopolii, operare imitando i governi che li abbandonarono, parmi tal verità che non richiegga ulteriori dimostrazioni.

A patto solo pertanto d'un tale abbandono è lecito sperare il riordinamento economico d'uno Stato.

Continuare a bazzicare con cotestoro, oltre all'esser, ripeto, imprudente e poco degno, parmi contrario a que' principii di morale politica, oso dir anche cristiana, sui quali solo fondasi un vero buon governo.

Ma poi, scendendo ad applicazioni più particolari, potrà dirsi che l'effetto dei risultati conseguiti nelle imprese, specialmente di vie ferrate, e nell'epoca attuale segnatamente, sia tale da bandire i banchieri soli atti all'uopo; — soli degni di fiducia; — soli capaci di attuare con efficacia le imprese?

In verità l'affermare a' dì nostri tal cosa, parmi un atto che per moderazione m'astengo dal qualificare.

Le innumerevoli rovine della presente crisi, in cui pochi giuocatori lucrarono, ma l'immensa maggiorità d'essi era perdente e giace prostrata e misera, forse sono un esempio contrario alla mia tesi? Non parmi; e mi credo dispensato abbastanza dal citare luoghi, e persone, le quali certo non mancherebbero, anche senza uscire dalla penisola.

Ne prescindo quindi, e m'accontento notar di volo, che la celebre strada maremmana da Livorno alla dogana toscana del Chiarone verso il confine Pontificio, passando per Grosseto, vantavasi essa pure un'ottima speculazione, e perchè io la condannai appena ideata, mi si bandì la croce, e non mi si risparmiarono le contumelie. Ora chi ebbe ragione in fin di conto? Il Petitti, che si chiamò calunniatore e falso profeta, affermando quella tra le migliori e più amene strade italiane, od i banchieri di Livorno, che spesero il danaro degli azionisti, sprecandolo in istudii e progetti inutili ed in prezzolate scritture; e prelevarono inoltre per essi premii, azioni beneficiarie e provvisioni?

Questo solo esempio parmi valere per tutti, nè io mi vi fermerò sopra, e perchè mi è personale, e perchè ho fretta di formolare alle signorie loro il richiestomi parere.

Premetto ancora quanto a questo, che, allora quando venni informato del contratto inteso col signor De-Putzer, badando al prezzo con esso convenuto di soli scudi 25,000 per ogni chilometro di strada fatto, sorse in me grave timore della sua insufficienza; quindi il sospetto, che quel patto potesse condurre all'agiotaggio delle promesse di azione, più che alla reale esecuzione dell'opera.

Ma avuti dipoi più precisi riscontri sul contratto medesimo, sulle modificazioni di cui è suscettivo, e sulle opere e provviste non comprese nell'attuale convenuto prezzo, non esito a dichiarare dileguato in me ogni dubbio concepito; adequato il prezzo suddetto, fatta ragione del convenuto lavoro, e del compenso per esso intanto fissato (1).

Facevasi alla Nazionale il carico di non aver fondi per l'incominciamento dei lavori; di non aver credito per procurarseli: ed ecco ch'essa prova di aver mezzo assicurato di cominciarli, sur ogni punto dove più convenga, e d'avere inoltre già raccolto un'ingente somma per cominciare gli altri lavori e provviste non accollate al signor De-Putzer, appena avrà conseguita l'impetrata concessione, che spero ancora ad essa accordata.

Resta dunque, a mio parere, evidentissimo, che la Società Nazionale è fra tutte le aspiranti a concessioni costì quella, che fin d'ora, e prima che segua la concessione medesima, prova già aver raccolti mezzi in sufficiente copia; risulta pure dalle iterate sue pubblicazioni, ch'essa è la Società che più di tutte finora raccolse e rassegnò una più gran somma d'informazioni tecniche ed amministrative atte ad attuare quanto prima l'assunto.

Questo io dico, notisi, perchè, anche da siffatto lato, la Società Nazionale offre una condizione favorevole di preferenza meritata attesa la circostanza del poter tosto incominciare l'assunto sudetto, porgendo così lavoro all'innumerevole turba di accattoni e di miseri, che costì abbondano. Col quale lavoro si ha, notiamolo ancora, un mezzo di buon governo, un ottimo ed efficace, quanto pronto impiego de' capitali raccolti.

Ma, dicono i partigiani delle concessioni separate, con queste si viene ad ottenere, che, molte compagnie presentandosi a concorrere, quelle compagnie offrono più larga copia di mezzi, maggiore speditezza di consiglio, e di esecuzione. Nè si riesce a trovare sì fatti risultati in una compagnia sola, la quale riunisca tutte le concessioni in una.

Coloro che così ragionano, se lo fanno in buona fede, mostrano invero di non conoscere la materia. Perocchè mille fatti a tutti noti provando l'ordinamento serio delle compagnie, sempre succeduto dovunque in egual modo, cioè collo spaccio delle azioni a prezzo adequato, ed in numero sufficiente a raccogliere la somma occorrente e nulla più, la qual somma fu sempre trovata, quand'è provato il tornaconto; ne avviene, che nel concreto caso, come succedette pure altrove, le molte compagnie aspiranti si sarebbero tutte

(1) Mentre io dubitava che tal prezzo fosse sufficiente, mi fu supposto, che altri invece pretendesse allegarlo eccedente quello giusto ed adequato. Ma, di grazia, una tale opinione sol può essere proferita da persona non pratica in tali costruzioni. A me, che vedo da 18 mesi lavori ragguardevoli di strade ferrate sottilmente calcolati e patteggiati, non potea certo sorgere in mente che il dubbio opposto, quello del prezzo insufficiente, dubbio ora la Dio mercè chiarito.

riunite alla Nazionale, ed avrebbero più presto riuscito nell'assunto, mentre la più conseguente e sollecita raccolta dei mezzi sarebbe una bastevole garanzia di spedito consiglio, e di sicura e pronta esecuzione.

Sembrami da quanto precede dimostrato alle signorie loro, ed a chi voglia imparzialmente giudicare, che elle debbono fidare nel proprio assunto nel caso di concessione; ma che a questa possono e debbono aspirare soltanto nel caso di concessione unica dell'intera rete fissata colla citata Notificazione 7 novembre 1846: non già nel caso di concessioni separate, le quali venissero loro offerte, anche buone.

Perocchè mancherebbe allora lo scopo per cui s'ordinarono, e non potendosi muover dubbio sull'esito certissimo della segregazione della città eterna, vuole la dignità loro, che ad altri elle lascino il triste onore di conseguire cotesto risultato; il quale risultato, se sia italiano poi, e se tenda a quella fusione d'interessi, d'idee e di amor patrio che tutti debbe unirci, lascio a chiunque il giudicarne!

Dacchè scrivo sulle vie ferrate, io sempre fui da codesto solo fine mosso; e codesto fine l'ho veduto di recente ancora approvato in Italia e fuori: non posso perciò risolvermi a mutare tendenza ed opinione, perchè quella e questa da troppo tempo sono in me radicate con un coscienzioso convincimento, cui arrossirei di rinunciare!

Ecco dunque formolata la mia sentenza: ottenere tutta la rete; o nessuna parte d'essa, anche buona; — lasciare, separate, le linee a coloro che le vorranno; — preferire perciò un'onorevole e pura ritirata, di cui non avran mai il carico, ad una divisione contraria allo scopo patriotico e così degno, che raccolse le SS. LL. a causa di pubblica utilità.

Nè venga a dirsi, che col mio consiglio suggerisco l'idea irriverente di fare la legge a chi governa, e di escludere avidamente altrui, con poco moderata presunzione.

Perocchè non s'offende la riverenza, dovuta per certo ad un Governo fin qui provatosi mosso dal solo fine di beneficare i sudditi, offrendo accettare quel solo patto, che guarentisce un buon esito; e ricusando partecipare a quello fatalmente cattivo, per la capitale specialmente, la quale, ripeto, resterebbe di certo segregata.

Niuno avidamente escludesi, quando da più mesi offresi a tutte le altre compagnie, che la vogliono, un'onesta fusione, a patti equi, cui alcune, secondando il paterno voto del gran PIO IX, già consentirono.

Non si presume infine oltre l'onesto ed il certo, poichè tutti si chiamano a concorrere fraternamente all'assunto, perciò appunto distinto col predicato di *nazionale*, cioè di tutti.

Giunto al termine di questa scrittura, la quale prevedo sarà l'ultima, che avrò occasione di dettare su questo argomento, mi occorre fare ancora una dichiarazione, che segna le ultime mie opinioni su alcuni particolari dell'argomento sudetto.

I due miei ultimi articoli inseriti alla *Locomotiva* da me spontaneamente scritti, lo dichiaro, adontarono gravemente costì cert'uni, i quali credettero poter pretendere, che io dichiarassi quegli articoli apocrifi, o carpiti; e che perciò li ritrattassi.

Minacce scritte di maltrattarmi in modo insigne, di tagliar la testa al toro, come poco civilmente dicevasi, manifestandone una strana impazienza, tempo fa, sappianlo le SS. LL., mi si faceano da persona terza intimare, e mi venivano indirizzate, credendo svegliare in me un timore di cui sono poco suscettivo.

A tal fine mi si faceva sentire vicina la vendetta di persone facoltose e potenti, che si voleano vedere ne' miei scritti indicate, il che non posso ammettere, delle cose e non delle persone occupandomi io sempre.

Rilette attentamente le mie scritture, conscio di non essermi scostato in esse mai dalla temperanza e dall'urbanità che sono nel mio carattere; — e d'aver solo dichiarato guerra alle male opere commesse dagli avvoltoi, campioni dell'agiotaggio, in genere solo indicati, nè mai nominativamente accennati, io credo, che, se a taluno il grido della propria coscienza dice doversi fra costoro annoverare, tanto peggio per lui.

Ma penso che non sono perciò tenuto alla menoma spiegazione o dichiarazione per soddisfarlo; perocchè le cose da me condannate sono quelle che la morale cristiana e civile egualmente proscrivono.

Quindi, mentre non ho risposto alle lettere scrittemi in nome proprio, e probabilmente anche a quello altrui, alle replicate strane intimazioni fattemi soggiunsi, ch'ero a tali minacce indifferentissimo, che lasciavo chiunque liberissimo di scrivere contro me, deliberato sempre però a non risponder mai alle contumelie, mentre avea la coscienza di non meritarle, qualunque fosse la penna, celebre od oscura, che le scrivesse.

Io mi sono sempre ottimamente trovato di tale sistema, or qui da me nuovamente formolato, nè posso risolvermi a mutarlo, ristringendomi ad appellare al sano pubblico criterio del giudizio che occorre dare sul proposito.

Strana pretesa in vero di alcuni è il voler sostenere che, secondati dalla fortuna come furono e sono, godendosi quietamente la medesima, abbiano inoltre il diritto di vederla lodata da tutte le opinioni, senza che sia lecito a chicchessia di non approvare i modi onde deriva, attalchè siavi obbligo di lodare i monopolii, il giuoco di borsa ed altre consimili maniere di far danaro!

Comprendo che sianvi scrittori loro devoti e creati, i quali cerchino coonestar que' modi, celebrando la generosità, ricchezza e potenza de' loro patroni; ma debb'esser lecito a coloro, che non dividono tale opinione, di proferir quella contraria, tanto più quando ciò succede in termini affatto generali, e senza intendere di menomamente detrarre a quel rispetto, che uno scrittore coscienzioso sempre professa alle individualità.

Questo è appunto il caso mio. Censore degli atti, non mai delle persone, su quegli atti, in genere, erami più che lecito proferire un giudizio, il quale mantengo perciò, come spero dal pubblico criterio vederlo rettamente valutato, cioè in modo conforme ai principii della sana morale, che non si misura dalle acquistate ricchezze, ma dall'intrinseca loro natura.

Non so quindi comprendere con quale autorità si pretenda aver diritto di riputare offesa ciò che non lo è, nè volle attribuirsi ad altro che all'atto censurato.

Chiudendo il mio discorso, che lascio le SS. LL. in libertà di pubblicare ancora, colle volute superiori annuenze, desidero aver soddisfatto all'intento loro; e mentre questa mia lettera assicura l'amicizia loro, che non son morto ancora, come mi scrissero essersi costì spacciato, che anzi spero ancora poter visitare codesta città, dove fui la Dio mercè educato, e cui perciò sono e sarò sempre devotissimo, incontro con piacere questa nuova occasione per proferirmi con distinta stima devotissimo servitore.

Conte Ilarione Petitti.

Rapporto del Marchese Potenziani alla Commissione Provvisoria della Società Nazionale intorno all'illegalità ed al danno delle concessioni parziali dei tronchi delle linee ferrate prescritte dalla Notificazione dei 7 novembre 1846.

Il sottoscritto Presidente della Commissione della Società Nazionale, destinata a trattare col Governo per la costruzione delle strade di ferro pontificie, avendo inteso vociferare che si fa ogni sforzo ed ogni possibile manovra per indurre il governo di N. S. ad accordare separatamente le concessioni riguardanti la costruzione delle quattro linee ferrate prescritte nella notificazione dei 7 novembre scorso, e perfino a dividere in due tronchi la quarta linea in detta legge stabilita; e sapendo che a quest'effetto sono stati esibiti rapporti, e scritti diretti a dimostrare e magnificare i pretesi vantaggi di siffatta separazione, senza che l'opinione contraria sia stata rappresentata e difesa, e senza che siano stati rappresentati e difesi i dritti che detta legge ha attribuito ai terzi; il sottoscritto Presidente si vede nel dovere di supplire a siffatta laguna col presente Rapporto, e col porre sotto gli occhi di S. E. R. il Sig. Card. Ferretti, Segretario di Stato di N. S.:

1° Che la separazione dei tronchi è

ora serotina ed in opposizione alla buona fede ispirata dalla Notificazione suddetta, e perciò contraria alla giustizia e non lecita;

2° Che lo Stato ne avrebbe gravissimo, ed irreparabile danno;

3° Che è un laccio espressamente teso per trarre il Governo ad un primo passo, per poi trascinarlo suo malgrado in un sistema pernicioso, il di cui svolgimento ne manifesterebbe i danni quando non sarebbe più tempo di evitarli, e quando il Governo dovrebbe irreparabilmente subirli.

Il Governo non potrebbe senza mancare alla buona fede ed alla giustizia escludere le offerte che domandano la costruzione di più linee fra quelle contemplate nella Notificazione dei 7 novembre 1846. Imperocchè nell'art. 1° sta scritto:

Le linee di cui il Governo autorizza l'esecuzione sono:

1° *Quella da Roma che per la valle del Sacco mette al confine Napolitano presso Ceprano;*

2° *Quella che congiunge Roma a Porto d'Anzio;*

3° *Quella da Roma a Civitavecchia;*

4° *Quella che da Roma, correndo i luoghi più popolosi dell' Umbria, come è principalmente Foligno, e la valle del Fiume Potenza, mette in Ancona, e quindi da Ancona a Bologna.*

Art. 2. La costruzione di queste nuove strade si commette alla privata industria di Compagnie rappresentate da sudditi pontificii, le quali dovranno presentare:

1° *La descrizione della linea, o delle linee che vorranno condurre;*

2° *Le informazioni artistiche ed economiche che i richiedenti possono dare intorno alle linee medesime;*

3° *La determinazione del tempo, dentro il quale si obbligheranno di compiere gli studi e poi il lavoro se quelli siano approvati.*

Leggendo il suddetto letterale testo della Notificazione ossia della Legge, chi potrà negare che le compagnie sono state solennemente invitate a formarsi per dare le loro offerte per la costruzione *di una, o più delle suddette quattro linee,* e ad assumere con questa espressa condizione il peso di prendere e dare le informazioni artistiche, non che di fare eseguire gli studii e di esibirli?

Sotto la buona fede di queste disposizioni le compagnie si sono formate ed hanno esibite le loro offerte. La Società Nazionale si è sottomessa in buona fede alle spese degli studii, alle quali è stata dalla legge chiamata, e li ha esibiti unitamente alla sua offerta. Ora dunque con quale giustizia, e dirò con qual potere, nove mesi dopo pubblicata la Notificazione, sei mesi dopo spirato il termine assegnato a dare le offerte, e dopo che queste sono state esibite nel modo dalla legge stabilito, si potrebbe calpestare la legge stessa, pretendendo, in opposizione di essa, che le offerte debbano essere limitate ad una sola delle quattro indicate linee, e spingere l'assurdità fino al punto di domandare che si divida in due pezzi la quarta di queste quattro linee, quella cioè da Roma per Ancona in Bologna!...

È massima di dritto che presso di noi il Sovrano è il supremo ed esclusivo legislatore, e perciò una legge da esso emanata deve osservarsi religiosamente dalli di lui ministri, i quali non hanno facoltà di derogare alle cose in essa prescritte. Lo stesso sommo Principe dee rispettare i dritti quesiti, che ne risultano ai terzi, e quante volte per interesse pubblico (lo che si dimostrerà qui in appresso non verificarsi nel caso in questione) il Sommo Principe deroghi alla legge, i dritti quesiti dei privati devono essere indennizzati. Il Governo, dopo aver eseguito uno scrupoloso esame, può accettare o non accettare le offerte secondo che sono o non sono conformi alle prescrizioni della suddetta Notificazione ed alla utilità dello Stato; ma non può mai e poi mai recedere dalle massime in essa fissate, nè pretendere di escludere dal concorso quelle offerte che sono state esibite in conformità della legge, e molto meno esigere che siano fatte in modo diverso da quello in essa prescritto. Per la stessa ragione qualunque offerta, che sia stata o che possa essere data per una frazione delle quattro linee autorizzate dalla Notificazione, non ha potuto, e non può esser presa in considerazione e deve essere rigettata. Inoltre nessuna offerta può essere ricevuta dopo spirato il termine dalla legge fissato.

Sarebbe pur bella che, dopo avere invitato le compagnie a formarsi per fare gli studii ed esibire le relative offerte per la linea da Civitavecchia a Roma, si pretendesse di escluderle ad oggetto di dividere la detta linea in due pezzi, p. es., uno da Roma a Castel di Guido, e l'altro da Castel di Guido a Civitavecchia, e di accordarli a due diverse compagnie! Coloro che propongono siffatte assurdità, o delirano, o hanno la temerità di contare sul delirio altrui.

Del resto poi con quanta filosofia, e profonda scienza di Stato la Notificazione abbia stabilito le quattro linee, ed abbia accordato la facoltà al pubblico di offrire ad una o a più di dette linee, emerge evidentemente dai danni che la pretesa divisione arrecherebbe al Governo, e dallo scopo al quale veramente tendono coloro che la propongono.

I promotori della separazione delle linee, ponendo da bando la Notificazione dei 7 novembre scorso, quasi che fosse stata fatta per giuoco, si sforzano di dare ad intendere che la detta separazione è il mezzo più celere, il più sicuro, ed il più utile per giungere alla costruzione delle linee ferrate dalla Notificazione prescritte, e che la separazione medesima è voluta dalla politica dello Stato. Nulla di più facile quanto il dimostrare il contrario. Imperocchè ognuno intende che, nella linea da Roma a Bologna, il tronco da Ancona a Bologna, procedendo quasi sempre in pianura, e traversando le provincie più floride e popolose dello Stato, offre una speculazione lucrosissima sia per la poca spesa, sia per il grande prodotto; mentre l'altro tronco da Ancona a Roma, dovendo traversare un suolo ineguale, valicare i monti, e percorrere regioni povere, e per la massima parte deserte, presenta una immensa sproporzione di spesa e di guadagno.

La conseguenza immediata della separazione sarebbe che i capitali rifuggirebbero dal tronco da Ancona a Roma, e si getterebbero sul tronco da Ancona a Bologna con fervorosa concorrenza. Questa riuscirebbe utile soltanto all'interesse privato di coloro che ne ottenessero la concessione. Così sarebbe ad essi aperta una via per conseguire enormissimo e sicuro guadagno, accresciuto ancora coll'esercizio dell'agiotaggio nella vendita delle ricercatissime azioni. All'incontro nessun capitalista vorrebbe fornire il suo danaro per l'altro tronco da Roma ad Ancona, e lo Stato o dovrebbe rimaner privo della comunicazione tra Roma ed Ancona, oppure rassegnarsi per ottenerla a concedere condizioni al pubblico onerosissime.

Dunque, accordando separatamente il tronco della quarta linea da Ancona a Bologna, si favorirebbe l'interesse privato; mentre, accordando a forma della notificazione l'intera linea da Roma a Bologna ad una stessa compagnia, il tronco grasso compenserebbe il tronco magro, e così si avrebbe l'intera linea senza pubblico aggravio.

Se si trattasse di diversi tronchi di eguale, o quasi eguale spesa, e vantaggio, le separazioni potrebbero ritenersi per utili; ma trattandosi di un tronco ottimo, e di uno pessimo, fa d'uopo essere invasi da follia o da desiderio di privato interesse per domandare, contro alla legge, che sia interdetto di offrire a più linee. Noi siamo quasi gli ultimi dell'Europa ad entrare nella carriera delle strade ferrate. Abbiamo quindi il vantaggio dell'esperienza di tutti gli altri paesi che ci hanno preceduti. Vi sono però purtroppo taluni ai quali preme per calcolo sfuggire i dettagli dell'esperienza, e taluni altri, che, invasi da insano orgoglio o da insensata presunzione, li disprezzano, e li riguardano come cose troppo triviali per occuparsene. Si veda ciò che è accaduto nelli paesi esteri, e particolarmente nella Prussia. Si prenda la *Revue des Deux Mondes*. Parla delle vie ferrate prussiane 15 Ap. pag. 369:

« On a depuis lors commis faute sur » faute. La première et la plus grave, » c'est qu'on n'ait pas pensé tout de » suite à tracer un ensemble général des » grandes voies qu'il fallait construire,

» à rattacher toutes les extrémités du » royaume au centre. On a laissé les pre- » mières sociétés qui se formèrent par » actions s'emparer des lignes les plus » avantageuses, et l'on n'a point su leur » imposer en guise de compensation des » embranchements moins profitables. On » a dû pour ceux-ci encourager la spécu- » lation par la garantie d'un minimum » d'intérêt, ç'a été aussitôt une proie » jetée à l'agiotage . . . » E seguita a dire come, per avere i 150 milioni che mancavano, si dovettero impiegare tutti i mezzi artificiali d'incoraggimento, non esclusa l'assicurazione dell'interesse, con gran danno dell'agricoltura e del commercio; e non bastando tutto ciò, dovettero sospendersi le costruzioni delle strade, e fu d'uopo riunire la Dieta Prussiana per uscire dall'imbarazzo finanziere. Ecco cosa l'esperienza diceva, ed ecco ciò che doveva meditarsi e sapersi. Ma sventuratamente pare che alla più parte degli uomini non frutti che l'esperienza fatta a proprie spese, ed in tal modo una esperienza già fatta altrove, si pretenderebbe far oggi di nuovo nel paese nostro, ed a spese di esso.

Per sostenere la separazione dei tronchi, si osa perfino prendere per pretesto la politica, e si ha il coraggio di dire che ripugnerebbe alla politica accordare più linee ad una compagnia composta dei sudditi pontificii i più notabili per fortuna, per lumi, per probità e per attaccamento al Governo; mentre non si riterrebbe forse come contrario alla politica il riunire in un fascio a tutti gli appalti dello Stato anche le intraprese delle Strade ferrate. Impoliticamente si comportano coloro che colla separazione delle linee favoriscono le manovre, le mene tenebrose di speculatori nazionali ed esteri, che, notissimi per impopolarità e pel discredito delle loro abituali operazioni commerciali, respinti dai loro rispettivi paesi, vengono nel nostro per estorcere le concessioni delle strade di ferro, o per meglio dire, per mantenervi l'età di ferro della corruzione, del giuoco di borsa, delle frodi, dell'agiotaggio, calamità che ormai l'opinione pubblica, in politica sapientissima, riesce di eliminare per ogni dove.

Ma dappoichè i fautori della separazione delle linee portano la contesa sull'arena della politica, imparino che non vi è alcun terreno migliore per la loro confusione. In primo luogo sappiano la massima morale, che non è mai politico ciò ch'è ingiusto e dannoso. Ma quando questa massima non produce in essi la dovuta impressione, non mancano ragioni politiche della più alta importanza, che escludono la separazione delle linee; imperocchè questa renderebbe sicura la pronta costruzione della strada ferrata da Ancona a Bologna, incerta, lenta e forse impossibile quella da Ancona a Roma. Da ciò ne risulterebbe che le provincie adriatiche, non avendo comunicazione ferrata colla capitale, aumenterebbero le loro attuali relazioni commerciali e sociali coll'alta Italia, e queste divenendo attive e lucrose non sarebbe in potere del Governo raffrenarle senza manifesto danno e disgusto delle dette Provincie.

Già purtroppo esiste in esse una tendenza verso l'Italia superiore, tendenza che nell'evenienze dei tempi potrebbe divenir funesta allo Stato. Nata questa dalla posizione geografica e corografica di uno stesso bacino, cementata dal lungo tempo in cui fiorì il regno d'Italia sotto Napoleone, che tenne unite le dette Provincie alle altre dell'alta Italia, e che l'equiparò l'une e l'altre nello sviluppo intellettuale, nell'incivilimento, e nei bisogni di ogni genere, la suddetta tendenza diverrebbe irresistibile, quantevolte alle cause già preesistenti (che sono state il principal fomite delle passate rivolte) se ne aggiungessero delle nuove.

Non può dubitarsi che, se le Provincie adriatiche, più a portata dell'alta che della bassa Italia, saranno vivificate da una strada di ferro che le traversi, senza che contemporaneamente si provveda a farle comunicare, mediante altra linea ferrata, colle Provincie di qua dall'Appennino; le relazioni commerciali, e sociali delle prime colle seconde e colla capitale giornalmente illanguidiranno, nel tempo stesso che quelle coll'alta Italia ogni giorno si moltiplicheranno. Per conseguenza la consistenza dell'unione politica fra le nostre provincie di qua e di là dell'Appennino anderà periodicamente diminuendo.

La politica dunque del Governo non solo non esige la pretesa separazione, ma vuole invece, e lo vuole necessariamente ed imperiosamente, che la linea non sia divisa in due tronchi, affinchè non ne venga la inevitabile conseguenza, che, mentre la strada ferrata si costruisce da Ancona a Bologna, perchè facile e lucrosa, da Roma ad Ancona non si riesca a costruirla, siccome difficilissima e di nessun utile, e forse di danno.

Chi dunque consiglia la separazione o nulla intende di politica, o tradisce lo Stato per favorire interessi privati.

Che poi la separazione dei tronchi sia un laccio teso al Governo, e che si tenti di farla adottare, tenendone studiosamente occulte le inevitabili conseguenze per poi obbligarlo suo malgrado a subirle, è cosa evidentissima, se pure non si voglia attribuire a coloro che propongono la separazione un' ignoranza favolosa e non credibile. Supponiamo che la separazione della linea da Roma a Bologna in due tronchi, uno da Roma ad Ancona, l'altro da Ancona a Bologna, sia adottata, e che si realizzasse: il Governo non tarderebbe ad accorgersi in fatto che la costruzione del primo dei due suddetti tronchi per la sua ricchezza anderebbe a vele gonfie, mentre la costruzione del secondo, pel suo maggior costo e minor prodotto, incontrerebbe grandissime difficoltà. In questa situazione di cose le riflessioni politiche di sopra espresse non potrebbero non affacciarsi al Governo, ed allora quelli stessi che oggi lo spingono alla separazione che osano chiamar politica, si farebbero innanzi, e portando a compimento il loro vero piano, solleciterebbero i sagrificii del Governo in favore della strada ferrata da Roma ad Ancona, e richiamerebbero questi sagrificii come sagrificii di assoluta necessità per la politica dello Stato. Allora costoro raggiungerebbero la bramata meta, che ora tengono segreta, di caricare il Governo dell'assicurazione di un interesse sul capitale necessario per la costruzione, senza di che la potenza dei banchieri agiotatori è ridotta al nulla, imperocchè, discreditati in tutta Europa come sono dalle operazioni dell'agiotaggio, non possono più trovar danaro col proprio credito.

L'unico mezzo che loro rimane per rinvenirlo consiste nell'ottenere la facoltà d'impegnare le obbligazioni dei Governi. Questo è il fondamento di ogni loro operazione per la colletta dei fondi, questa è la base del giuoco di borsa non che delle frodi che l'accompagnano, e questo in fine è l'ultimo ed occulto scopo cui tendono le mire della separazione dei tronchi, e perciò sono dirette ad isolare quei tronchi che senza l'assicurazione dell'interesse del capitale non possono intraprendersi. Quest'interesse nel caso nostro non potrà esser quello del 2 al 3 per cento, perchè questo minimo interesse può incoraggire la costruzione di quelle comunicazioni, le quali sebbene non presentino la certezza di utile vistoso, ciò nonostante la speranza di ottenerne uno assai discreto non è fuori di probabilità. Allora da una parte la speranza di un lucro, e dall'altra la sicurezza di un interesse minimo, muovono i capitalisti a fornir danaro. Ma quando si tratta di una linea come quella da Roma ad Ancona, che, separata da quella da Ancona a Bologna, non ha che la prospettiva di meschinissimo risultato, e forse di probabilissima perdita; in questo caso non è sperabile trovar danaro coll'assicurazione di un interesse minimo; quindi è evidente che l'assicurazione dovrebbe essere di un interesse massimo del 5 o 5 $^1/_2$ per cento compresa l'ammortizzazione, ed il Governo si troverebbe nella necessità, per le sopraespresse esigenze della sua politica, d'ingoiare questa pillola amarissima.

La distanza da Roma ad Ancona è di circa 300 chilom., e siccome per l'ineguaglianza del terreno, e per la difficoltà del passaggio dei monti la spesa complessiva di questo tronco ferrato ad un solo binario non può calcolarsi al minimo meno di scudi 40,000 per chilometro, così il Governo, aderendo alla proposta separazione delle linee, si troverebbe nella penosa posizione di assicurare l'interesse suddetto sopra un ca-

pitale almeno di dodici milioni di scudi, lo che importerebbe la creazione di un debito enorme che i banchieri realizzerebbero colli soliti loro esorbitanti profitti; e lo Stato dovrebbe soggiacere a questa calamità non già pel vantaggio delle strade ferrate, che a fronte di questo sagrificio sproporzionato alle sue finanze non gli converrebbe promuovere, ma in forza della indispensabile necessità di conservare l'unità dello Stato. Dee inoltre considerarsi che l'esperienza ha dimostrato, che ove i Governi hanno commesso l'imperdonabile errore di assicurare un interesse, i bilanci dell'azienda sono stati con un artificio, o con un altro, nonostante qualunque stipolata vigilanza, sempre con mala fede alterati, ed i Governi ne sono stati le vittime; quindi non vi è più Governo al mondo che cada nel laccio di garantire un qualunque siasi frutto.

Questo è l'abisso in cui si vuol condurre il Governo colla separazione dei tronchi.

Il sottoscritto è nell' intima convinzione di avere messo sotto gli occhi delle SS. LL. il vero stato delle cose con tutte le sue inevitabili conseguenze, e vive nella piena fiducia che il Governo di S. S., garantendo la dovuta osservanza della notificazione 7 novembre, darà una nuova prova della sua giustizia e della sua sapienza; così eviterà di essere tratto nella rete che gli si tende, e, ciò che più monta, dimostrerà con profitto della pubblica morale che sotto il pontificato di PIO IX, e sotto il ministero dell' E. Card. Ferretti, passò stagione in cui trame di tal fatta poteano nelle tenebre macchinarsi e venire felicemente alla luce.

Oggi ho avuto l'onore di esporre alle SS. LL. l'ingiustizia ed il danno della separazione delle linee. Con altro scritto mi propongo esporre al pubblico la realtà dei mezzi che la Società Nazionale possiede, e le garanzie che offre. Così avrà fine una volta il meschino sistema di audaci calunnie e di puerili menzogne adottato dai nemici di essa (tra i quali i più animosi sono taluni che dovrebbero essere imparziali). Quando si ha una bastante dose di sfrontatezza, è facile dire che la detta Società non ha mezzi positivi, che coloro che la compongono valgono meno dei banchieri e degli avventurieri, che la compagnia accollataria che si è obbligata colla Società Nazionale ad eseguire le costruzioni delle strade di ferro nulla vale, e che la Società Industriale Toscana con essa solidariamente coobbligata non è atta a garantirla ec.!! ma quando le cose sono sottomesse ad un positivo esame, l'artificio delle voci vane, e la temerità delle alunnie, perdono ogni potere, e la verità risplende di viva luce.

Incoraggito il sottoscritto dalla grande importanza pubblica dell'affare, e convinto intimamente delle cose qui sopra dimostrate, si farà un dovere di esporle all' Emin. Segretario di Stato colla stessa libertà e franchezza, con cui sono scritte nel presente Rapporto.

Avendo egli avuto l'onore di avvicinare per molti anni il lodato Eminentissimo, e conoscendo il di lui nobile, franco e leale carattere, non dubita che un libero e franco linguaggio possa spiacergli, e che non sia per essere accolto con quella bontà e rettitudine che nell'E. S. R. luminosamente risplendono.

Il sottoscritto, nella persuasione di aver dimostrato l'ingiustizia ed il danno delle concessioni parziali dei tronchi delle linee ferrate stabilite dal Governo, pone fine al presente Rapporto.

March. Lodovico Potenziani.

Amministrazione per il cambio delle azioni industriali, ossia mezzo per la distruzione dell'agiotaggio (1).

Una delle possenti cause che arrestano e spesso rovinano lo sviluppo dei piani economico-finanzieri, è l'agiotaggio, vampiro dell'industrialismo, anima dell'aristocrazia finanziera; esso ha impedito il progresso dello spirito d'associazione industriale, ed ha allontanato dall'alte intraprese i cauti intraprenditori.

Il maggior nemico delle cose industriose italiane sarà l'agiotaggio, perchè esso devasta esclusivamente i piccoli capitali che formano la più potente parte della ricchezza nazionale. Chè essa è in potere di pochissimo numero di baroni finanzieri, e di grandissimo numero di deboli capitalisti.

Avendo cercato di stabilire per l'esecuzione delle strade ferrate italiane un sistema finanziero esente dalle difficoltà che apportano gli altri sistemi fin qui proposti, noi abbiamo anche studiato i mezzi per prevenire ed annichilare l'abuso dell'agio, ed ottenuto il seguente piano per distruggerlo radicalmente.

Nell'intraprese affidate alle associazioni industriose, la base fondamentale dell'agiotaggio è la vendita e la compra di un limitato numero di azioni di quelle intraprese ad un prezzo falso e ingannevole. — Il movimento di vendere e comprare le azioni non solo è utile, ma è quasi necessario per la libertà e lo sviluppo commerciale. Se tal movimento fosse regolato da Statuti dettati dalle compagnie industriali, dall'intraprese delle quali esso nasce, diverrebbe un cambio legittimo e giustamente commerciale, e finirebbe di essere rovinoso agiotaggio, anzi grandemente favorirebbe quelle intraprese.

Noi pensavamo quindi che il giusto cambio delle azioni, o la loro vendita e la loro compra, possa dirigersi saggiamente da regolamenti formati dalle compagnie per sopprimere nelle loro imprese il capriccio, la furberia, l'inganno, il furto, in un motto, l'agiotaggio.

(1) Ved. nel N° 26 di questo giornale l'articolo *Appello al popolo e al Governo Pontificio.*

Ecco il sistema che presentiamo per ottenere questo scopo.

Il capitale necessario per effettuare il cambio delle azioni di una intrapresa industriale sarà ricavato dal numerario della cauzione che le compagnie offrirebbero ai governi per assicurar loro la regolare esecuzione dell'imprese da esse assunte. Un tal capitale, facente parte provvisoria delle finanze pubbliche, sarà amministrato da un corpo di pochi individui pagati e scelti dalle compagnie. Esso corpo potrà denominarsi *Amministrazione del cambio delle azioni industriali.*

Gli Statuti formati dalle compagnie industriali, coi quali l'*Amministrazione del cambio* deve reggersi, sarebbero:

1° Le azioni industriali dell'intrapresa saranno sempre nominali, affinchè si regoli meglio, e diminuisca l'illimitata libertà commerciale e bancocratica delle azioni anonime, anarchiche ed ingannatrici.

2° La facoltà di vendere, e comprare le azioni dell'intraprese industriali, sarà un'esclusiva attribuzione dell'*Amministrazione del cambio.* — Ecco come si otterrebbe questo scopo. I biglietti delle azioni essendo sottoscritti dagl'individui a cui si appartengono in proprietà, ne siegue che, volendosi vendere alquante azioni, il suo proprietario sarà costretto di offrirle all'*Amministrazione del cambio;* non potendole vendere ad altri, giacchè il compratore, per appropriarsele legalmente, bisogna sottoponga la propria firma e nel biglietto dell'azione e nei registri dell'*Amministrazione del cambio,* secondo gli Statuti convenuti.

3° Il valore del corso delle azioni sarà determinato esclusivamente dall'*Amministrazione del cambio,* e lo sarà proporzionatamente al valore del prodotto dell'intrapresa dato nell'ultimo semestre del suo esercizio.

4° Il valore delle azioni sarà sempre alla pari, finchè non si sia cominciato l'esercizio della linea, ed ottenuto l'effettivo dei suoi risultati economici.

5° Poichè il cambio delle azioni esiste per favorire l'intrapresa da cui esse emanano, e non per rovinarla coll'agiotaggio; ne siegue che fra la compra e la vendita delle azioni deve esistere un controbilancio quasi perfetto. Nel caso ove così non fosse, ed ove le compre delle azioni fatte dall'Amministrazione del loro cambio superassero le vendite d'un certo numero precedentemente determinato; allora l'*Amministrazione del cambio* sarà nel diritto di rifiutare le offerte di vendita delle azioni; giacchè l'intrapresa comincerà a dar segno di rovina, e a dimandar degli appoggi e modificazioni nelle sue basi fondamentali.

Garanzia pei piccoli capitali impiegati nelle grandi intraprese industriali.

È evidente che, col congegno amministrativo sopra esposto, l'agiotaggio sarà radicalmente distrutto. Giacchè nell'intraprese industriali tutto sarà armoniz-

zato; l'ignoranza sui loro prodotti sparisce e seco lei la vita dell'agiotaggio. I piccoli capitali quindi resi intangibili alla sua contagione, potranno associarsi prontamente e concorrere fortemente per l'esecuzione della rete stradale italiana; essi avranno una stabile garanzia, e al tempo stesso una libertà sicura di cambio, a tali piccoli capitali sempre indispensabile, nell'*Amministrazione del cambio*.

Ecco l'unico mezzo col quale può effettuarsi l'assennata idea di dividere il capitale necessario per l'esecuzione delle nostre strade ferrate in un gran numero di azioni di pochissimo valore, di 50 fr. per esempio, affinchè i piccoli capitalisti ne comprassero gran quantità.

Con questi mezzi economico-finanzieri, e con quelli tecnici ed esecutivi che abbiamo dichiarato (1), non solo potremo più facilmente associare i capitali nostri ai capitali stranieri, ma costruire con celerità le nostre strade ferrate, senza aver bisogno di aspettare infingardamente la fine della crisi finanziera dell'estere nazioni, crisi che per nulla ci nuocerà, anzi forse forse sotto alcuni rapporti ci sarà di vantaggio. *G. Cipri.*

(1) Ved. nel N° 27 l'articolo *La quistione tecnica, e necessità d'una linea-modello ec.*

Strade ferrate italiane

Piemonte.

Coll'editto che qui appresso riproduciamo, S. M. il Re Carlo Alberto stabilisce una nuova regia azienda generale per le strade ferrate, che pone sotto la dipendenza del primo Segretario di Stato per gli affari interni. Per verità, dopo le vaste imprese di questi nuovi veicoli di commercio con tanto senno e coraggio incominciate e alcune condotte a termine dal governo di S. M. Sarda, dopo lo stupendo trattato fatto con i Cantoni svizzeri di S. Gallo, Grigioni, e Ticino per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata, che congiunge il Lago Maggiore con quello di Wallenstadt e di Costanza, dopo la nuova e gigantesca impresa del passaggio delle Alpi a traverso il Lukmanier, dopo i saggi provvedimenti presi per la conservazione del suolo e delle dipendenze delle linee ferrate piemontesi; non è a far meraviglia che siasi pensato da S. M. il Re Carlo Alberto di formare un dicastero a parte per trattare esclusivamente di questo importantissimo nuovo ramo d'industria commerciale. Ora che il nostro paese sta per adottare questi nuovi veicoli di commercio, è a desiderare che fin da questo momento pensi a seguire l'esempio del governo piemontese, il quale, se in ogni circostanza ha dato saggio non dubbio della sapienza che possiede nell'amministrazione delle finanze pubbliche, tanto più è meritevole d'encomio del modo che ha tenuto per la costruzione, esercizio e amministrazione delle vie ferrate. Certo non si mentisce allorquando si assicura che è l'unico Stato d'Italia, e uno dei pochissimi del continente, che ha ben regolato questa bisogna. Possa l'esempio del Re Carlo Alberto essere utile anche al nostro ottimo e sapientissimo Principe, e farlo accorto che solo da un dicastero a parte, formato di uomini speciali e di alte vedute, può sperarsi di veder regolata con senno e preveggenza un'impresa, la quale, a seconda del modo che verrà condotta, potrà riuscire di vita o di morte allo Stato.

Orazio Antinori.

Regie lettere patenti colle quali S. M. instituisce una nuova regia azienda generale colla denominazione di azienda generale delle strade ferrate, ponendola sotto la dipendenza del primo segretario di Stato per gli affari dell'interno.

In data 30 giugno 1847.

Carlo Alberto, per la grazia di Dio re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, duca di Savoia e di Genova, ecc. ecc., principe di Piemonte ecc. ecc.

Considerando all'ognor crescente sviluppo dei lavori delle strade ferrate in costruzione per cura del nostro Governo ed a gravi spese delle nostre finanze, non che alla moltiplicità delle disposizioni a darsi per prepararne l'attivazione, ravvisiamo venuta l'opportunità d'instituire un'azienda apposita che si occupi unicamente di sì rilevante oggetto, staccandolo dalle attribuzioni dell'azienda generale economica dell'interno.

Epperciò per le presenti di nostra certa scienza e regia autorità, ed avuto il parere del nostro consiglio, abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. È instituita una nuova generale azienda colla denominazione di *azienda generale delle strade ferrate*, la quale dipenderà dal nostro primo segretario di Stato per gli affari dell'interno.

Art. 2. La medesima sarà retta da un intendente generale, ed avrà un vice-intendente generale, e quel numero d'impiegati di varii gradi, che saranno necessarii pel proprio servizio, i quali saranno nominati da noi sulla proposta del nostro primo segretario di Stato per gli affari dell'interno.

Avrà inoltre un tesoriere, la cui nomina sarà da noi fatta sovra proposta del nostro primo segretario di Stato per gli affari delle finanze.

Il controllo generale deputerà un controllore alla cassa del detto tesoriere.

Art. 3. La suddetta nuova generale azienda osserverà tutte le leggi ed i provvedimenti indistintamente in materia economica, salvo le speciali disposizioni, e nei limiti di cui nelle nostre lettere patenti del 30 ottobre 1845.

Art. 4. La stessa nostra generale azienda sarà attivata al primo agosto prossimo, e facendo continuazione alla contabilità dell'azienda generale dell'interno pel ramo delle strade ferrate, formerà poi a suo tempo lo spoglio generale passivo dell'intiero anno finanziere 1847.

Mandiamo alli nostri senati, ed alla camera nostra de' conti d'interinare le presenti, a chiunque spetta di osservarle e farle osservare; le medesime inserirsi nella raccolta degli atti del nostro Governo, ed alle copie stampate nella reale tipografia prestarsi la stessa fede che all'originale; tale essendo il voler nostro.

Dato a Torino addì trenta del mese di giugno l'anno del Signore mille ottocento quarantasette, e del regno nostro il decimo settimo.

CARLO ALBERTO

V. Avet.
V. Des Ambrois.
V. Di Collegno.

Di Revel.

Il senato di S. M. in Torino sedente.

Ad ognuno sia manifesto, che, vedute per noi, e lette le regie lettere patenti in data delli 30 giugno p. p., firmate da S. M., e debitamente spedite, sigillate, e controssegnate dal sig. conte Thaon di Revel primo segretario di Stato per gli affari delle finanze, colle quali la prefata M. S. ha instituito una nuova regia azienda generale colla denominazione di azienda generale delle strade ferrate, *ponendola sotto la dipendenza del primo segretario di Stato per gli affari dell'interno; e sentito nelle sue conclusioni il signor avv. Moris sostituito avvocato generale, a cui sono state comunicate, il tenore del tutto considerato, per le presenti abbiamo interinato, ed interiniamo le regie lettere patenti suddette, mandando le medesime registrarsi nei registri nostri, ed osservarsi secondo la loro forma, mente e tenore. In cui fede ecc.*

Dato in Torino li due luglio mille ottocento quarantasette.

Per detto eccellentissimo
REALE SENATO

PRON seg. civ.

N. B. *Seguono altre quattro lettere del tenore medesimo, una alla regia camera de' conti, una al senato di Nizza, una al senato di Genova, e l'ultima al senato di Casale.*

Notizie diverse

Locomotiva gigantesca. — Una macchina *locomotiva-mostro* è stata terminata dal sig. Forster e Comp. a Liverpool. Essa deve servire per i convogli dei viaggiatori. Questa macchina ha quattro ruote motrici accoppiate d'un diametro di 4 piedi inglesi; la sua caldaia ha sedici piedi di lunghezza, e il suo peso è tale che bisognò impiegare dodici cavalli per farle traversare Londra, e trasportarla alla stazione della strada ferrata del South-Eastern-Railway.

Il Direttore O. GIGLI

Borsa di Roma del 30 Luglio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 3. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	104 50	— —
Chiusura »	104 50	— —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80 90	Genova . .	18 50
Livorno. . .	15 63	Londra . .	467 —
Firenze . . .	15 63	Parigi . . .	18 40
Venezia . . .	15 83	Marsiglia. .	18 35
Milano . . .	15 92	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 40	Augusta . .	46 85
Bologna. . .	99 70	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	110 3/4
— — Monza	10	575,000	»	156
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	92 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	90
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Senz'affari*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	172 1/4
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	124 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 7/8
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	118 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		103 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		108
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	115 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	92
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	213
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	235
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Dusseldorf — Elberfeld	48	720,000	23 50	104
Taunus	33	1,200,000	19 60	354 3/4
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	117
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 792 50
— — Versailles (destra)	16			320
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		1035
— — Orléans	76			1255
— — Rouen	86			963 75
— — Havre	»			640
— — Lyon	»			407 50
— — Strasbourg	»			405
— — Nord	»			562 50
Orléans — Bordeaux	»			475
Strasbourg — Basilea	90			180 50
Bordeaux — Cette	»			457 50
Avignon — Marseille	»			585

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

In questo Stabilimento si trovano depositati i seguenti Opuscoli del Sig. Camillo Ravioli, Tenente nel Corpo Pontificio del Genio:

LA SPEDIZIONE PONTIFICIA IN EGITTO. — Canto primo in terza rima. — Stamp. della R. C. A. 1844, pag. 12. — Prezzo: Bai. 7 1/2.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE fatte in Egitto dalla spedizione pontificia nell'anno 1840-41. — Tipogr. Marini 1845, pag. 8. — Prezzo: Bai. 5.

SOPRA UN DIPINTO AD OLIO DEL SIG. DOM. TOIETTI LETTERA. — Pag. 4. — Prezzo: Bai. 2.

SULLE LIBURNE ROTATE, ossia SUL VALORE DELLA POTENZA DI SPINTA NELLE BARCHE ANTICHE, moventisi per mezzo di ruote laterali. — Tipog. delle Belle Arti 1846, pag. 40, con 2 tavole. — Prezzo: Bai. 25.

BREVE CENNO SULL'ORDINAMENTO DELLE VIE FERRATE NEGLI STATI PONTIFICII per servire al commercio di circolazione, d'introduzione, di estrazione e di transito dei prodotti indigeni, europei, indiani e coloniali. — Tipog. di Clem. Puccinelli, 1846, pag. 16. — *Gratis.*

RIMEMBRANZE POETICHE DELL'ORIENTE, Sonetti XXI. — Tipogr. di Clemente Puccinelli, 1846, pag. 32. — Prezzo: Bai. 10.

LA CIRCONCISIONE DI N. S., dipinto di Enrico Goltzio. — Tipografia di Clemente Puccinelli, 1847, pag. 32. — Prezzo: Bai. 15.

SULLE RANCERIE A VAPORE PER USO DELLE TRUPPE PONTIFICIE, lettere di C. Jourdan e C. Ravioli, Officiali del Genio, con l'aggiunta di due lettere del Sig. Dott. Q. Filopanti sullo stesso soggetto. — Tipog. Clem. Puccinelli, 1847, pag. 22. — *Gratis.*

MANUALE DI TEORIE MILITARI

Il Sig. Luigi Amadei, Tenente nel Corpo Pontificio del Genio, che è autore di un progetto intitolato: *Guardia Nazionale per lo Stato Pontificio,* già umiliato alla Santità di N. S., si propone di pubblicare un *Manuale di Teorie militari,* diviso in quattro parti, racchiuso in un volume, e decorato con tavole, al prezzo di *Scudo Uno* e *Bai. Venti;* la prima parte consisterà nel progetto suddetto; la seconda nelle evoluzioni di fanteria; la terza sulle dottrine preliminari dell'arte fortificatoria; la quarta in un sunto della tattica o movimento delle masse.

Roma. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

12 AGOSTO 1847. ANNO PRIMO. — N° 30.

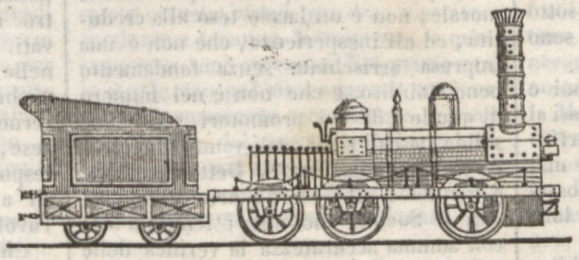
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE DELLE STRADE FERRATE DELLE COMPAGNIE INDUSTRIALI E DEI LAVORI PUBBLICI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *I possessori di sessantadue carati nella Società Bolognese in disaccordo coi rappresentanti della medesima. — Sulla legalità o illegalità della costituzione delle Società anonime che si formano per la riunione del capitale necessario alle intraprese delle strade di ferro collo scopo di concorrere alle medesime* (March. Lodovico Potenziani). — Parte tecnico-scientifica. — *Analisi comparativa dei disegni uniti ad un progetto di via ferrata per le valli Topino-Potenza, in risposta ad un opuscolo pubblicato recentemente dall'ingegnere Rutili Gentili, in argomento al progetto medesimo.* — Lavori pubblici - Costruzioni e Riparazioni. — *Lavori idraulici provinciali.* — Notizie diverse. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Ci pervengono dei documenti dai quali risulta, che i possessori di *sessantadue* carati, dei *dugento* che formano il capitale della Società Bolognese, sono in pieno disaccordo con coloro che si son fatti rappresentanti della detta Società. Questi documenti per estensum si pubblicheranno nella *Locomotiva* prossima, vietandoci la ristrettezza del tempo di produrli nel presente numero.

Rapporto del Marchese Potenziani col quale si esonera dell' incarico ricevuto dalla Commissione Centrale della Società Nazionale.

Sulla legalità o illegalità della costituzione delle Società anonime che si formano per la riunione del capitale necessario alle intraprese delle strade di ferro collo scopo di concorrere alle medesime.

Lo spirito di associazione che nel presente secolo ha fatto rapidi, e maravigliosi progressi, non ha avuto per iscopo soltanto la riunione dei fondi per le grandi intraprese industriali; ma il principale oggetto che si è prefisso è stato quello di francare l' industria ed il commercio dalla soverchia potenza dei grandi capitalisti. Questi, pochi in numero, e soli in possesso dei grandi mezzi di credito e di danaro, l' uno e l' altro indispensabile per intraprendere e condurre a fine le grandi speculazioni, erano per lo passato nella condizione esclusiva d'eseguirle; e così di fatto godevano dell'esclusivo privilegio di trarne enormi profitti con grandissimo danno dell' universale, e dello sviluppo dell'attività umana, la quale ove sono privative, siano di fatto, siano di dritto, non prende mai il suo naturale slancio. Lo spirito di associazione ha voluto riparare a siffatto inconveniente, riunendo in fascio i ristretti mezzi dei piccoli capitalisti, e così colle particelle di danaro, che da moltissimi individui si raccolgono, si giunge al doppio scopo di riunire somme sterminate di danaro capaci di far concorrenza ai grandi capitalisti, e d' interessare l'energia delle masse nei progressi dell' industria.

Disgraziatamente però lo spirito di associazione ha finora mancato in gran parte al suo scopo, ed ha avuto un risultamento, che, lungi dall' aver migliorate le condizioni dell' industria, le ha rese di lunga fatta peggiori; imperocchè alla potenza dei grandi, e veri capitalisti, che impiegano e rischiano i propri fondi, è succeduta la potenza dei banchieri, collettori di fondi, ai quali, nelle intraprese assunte dalle società anonime, è stato affidato l' incarico di riunirli. Questi, traendo a se, e maneggiando il danaro degli azionisti, sono scaltramente riusciti ad impadronirsi degli affari, e così hanno tiranneggiato e manomesse tutte le speculazioni fatte per associazione. Così si sono arricchiti enormemente, mentre gl' imprudenti ed ingannati azionisti si sono impoveriti; così le speculazioni industriali intraprese dalle Società anonime sono divenute veri trabocchetti, ove il danaro, frutto di oneste fatiche, è stato iniquamente raccolto, ed è servito a creare fortune fisicamente e moralmente mostruose. Così il genere umano, desideroso di evitare il dispotismo dei grandi capitalisti, è caduto negli artigli degli avvoltoii dell' agiotaggio, e perciò, invece di migliorar condizione, è stato straziato da un male assai più grave di quello che si è voluto evitare.

Gli artificii infernali dell' agiotaggio hanno fatto mancare la più gran parte delle utili intraprese, hanno depresso l' industria, hanno portato lo scoraggimento nello spirito di associazione, ed hanno prodotto quelle diffidenze, da cui ha avuto origine la crisi commerciale, che oggi ci affligge. Le case bancarie, che col titolo di fondazione o d' agenzia, o con qualunque altro titolo hanno saputo dominare nelle intraprese, lungi dal contentarsi delle oneste provvisioni commerciali, si sono senza alcun loro rischio e mediante stipolazioni leonine appropriati, a danno degli azionisti, non solo la maggior parte dei profitti, ma il più delle volte l'avidità loro è riuscita ad impadronirsi, col mezzo detestabile dei giuochi di borsa e delle frodi dell' agiotaggio, di gran parte dei capitali.

Le nazioni non sarebbero state vittime di questo nuovo flagello, e lo spirito di associazione avrebbe prodotto i suoi preziosi frutti, se nella formazione delle Società anonime fossero state osservate le regole dalle leggi stabilite per garantire il commercio e l' industria dai lacci dell' avidità e dell' astuzia, e se l' intrigo ed il favore non fossero riusciti ad impunemente violarle col mezzo della corruzione. Ora mentre si tratta presso di noi delle formazioni importantissime delle società anonime per la costruzione delle strade di ferro, interessa moltissimo che si richiami alla memoria ed all' osservanza la legislazione che in tutta Europa regge le società anonime, imperocchè una folla di avventurieri e di speculatori, per le loro abitudini commerciali in tutta Europa divenuti famosi, impopolari e da per tutto respinti, si precipitano sfrontatamente colle fauci spalancate nel nostro paese per farne campo delle loro frodi, quasi che questa terra fosse in perpetuo consacrata agli dei infernali, e, *damnata ad bestias in aeternum et ultra*, dovesse essere lo scherno delle male arti, e delle rapine.

Il mondo, avendo finalmente aperto gli occhi sulle frodi dei speculatori dell'agiotaggio, un' universale crociata è stata bandita contro di essi, ed ora le intraprese nelle quali le case bancarie agiscono per le collette dei fondi, o sotto qualunque altro titolo vi figurino, sono percosse dal più grande discredito.

Non sarà mai vero che i campioni e gli avventurieri dell'agiotaggio, messi al bando da tutta Europa, vengano a rifugiarsi nel nostro Stato, e non sarà mai vero che sotto il regno di Pio IX possano presentarsi a faccia scoperta coi loro schifosi progetti.

Il Principe vigilantissimo, e la pubblica opinione di un popolo che dà luminosissime prove di vera intelligenza, di squisita accortezza, e d'irremovibile fermezza, sapranno respingerli lungi da noi. Sia ch'essi si presentino in proprio nome, sia che il prestino ad altre impopolari avidità, dovranno pure alla fine convincersi che passò stagione in cui la perversità degli uomini, e la forza della corruzione facevano tacere le leggi. La vigilanza del Sovrano, e la forza dell'opinione pubblica rendono ora impraticabili certe lordissime vie di Roma sotterranea ove in altri tempi si camminava con piede sicuro.

Le leggi dunque che garantiscono il pubblico nella costituzione delle Società anonime dovranno essere rispettate; sempre, e ad altissima voce se ne richiamerà l'osservanza, e si tradurranno alla piena luce le mene tenebrose di coloro che fanno ogni sforzo per calpestarle. Le leggi hanno provveduto colle regole della responsabilità, e della solidarietà alla sicurezza del commercio riguardo alle società collettive, che lo esercitano a loro proprio nome, e hanno prese le opportune precauzioni, affinchè l'ammissione dei commandatari non rechi pregiudizio alle garanzie dovute al pubblico. Inquanto poi alle Società anonime, nelle quali per parte dei socii non esiste responsabilità alcuna, le leggi sono state sollecite di stabilire cautele speciali ed appropriate a questo genere di associazione. Hanno stabilito in conseguenza che qualunque Società anonima debba riportare l'approvazione del Governo.

L'istruzione ministeriale pubblicata in Francia li 22 ottobre 1822, le di cui disposizioni sono state da tutti i governi di Europa adottate, contiene le condizioni che le Società anonime devono riunire, e le regole che devono osservarsi per ottenere l'approvazione superiore.

Le più importanti e le principali di queste disposizioni sono le seguenti:

1° Che lo scopo della associazione sia morale, e non contraria all'interesse generale. (Detta istruzione §. 2, n. unico.)

2° Che i fondatori non stipolino alcun vantaggio in proprio favore. (Detta istruzione §. 4, num. 1.)

3° Che la quarta parte almeno dei fondi necessarii all'intrapresa sia assicurata. (Detta istruzione §. 4, num. 2.)

L'unico scopo dell'approvazione del Governo è quello di certificare che la verificazione delle condizioni volute dalla legge è stata religiosamente eseguita, e che perciò l'intrapresa è pienamente morale, non è un laccio teso alla credulità, ed all'inesperienza, che non è una impresa arrischiata senza fondamento bene stabilito, e che non è nel numero di quelle i di cui promotori senza una solida base di socii reali vanno all'azzardo in cerca di azionisti. (Detta istruzione §. 2, num. 4.) Il Governo, prima di approvare le Società anonime, è tenuto a fare con somma accuratezza la verifica delle suddette cose, e questa verifica è della massima importanza, imperocchè dai risultati della medesima dipende la concessione, o il rifiuto dell'approvazione, la quale serve di garanzia al pubblico in sostituzione di quella di solidarietà, e di responsabilità, che offrono le altre società collettive. Il Governo dunque, nell'accordare la sua approvazione alle società anonime, assicura il pubblico che le approvazioni sono state accordate a forma di legge, e garantisce che le verifiche dalla legge volute sono state religiosamente praticate.

Nella fiducia, che effettivamente i Governi abbiano adempito esattamente a questo loro dovere, i privati in buona fede concorrono coi loro capitali nelle intraprese. (1) I Governi dunque, nell'emettere le loro approvazioni, contraggono una gran responsabilità verso il pubblico; responsabilità, che in alcuni casi è semplicemente morale, in altri è materiale. Contraggono una responsabilità semplicemente morale in tutti i casi, in cui le cautele ordinate dalle leggi sono state osservate nella costituzione delle Società, perchè i Governi non rispondono dell'esito delle intraprese, nè delle frodi contenute nei progetti, quando senza una crassa e patente colpa sono sfuggite alla diligenza delle loro indagini. (Suddetta istruzione §. 2.) La responsabilità però dei Governi è materiale ogni qual volta accordino l'approvazione senza uniformarsi alle leggi, che reggono le Società anonime, e quando ne infrangono le prescrizioni. Molto più poi contraggono una responsabilità materiale, quando le speculazioni per parte dei fondatori presentano i caratteri di patenti operazioni di agiotaggio. Similmente la responsabilità dei Governi è materiale, ogni qual volta, per condizione dell'approvazione, o per patto fra i socii, è stabilita la vigilanza di un commissario del Governo per l'osservanza degli statuti, e ciononostante questi sono violati. In questo caso, e particolarmente quando è stipolato che gli appuntamenti del commissario sono a carico dell'intrapresa, è cosa evidente che gli azionisti ed i terzi hanno dritto alla responsabilità dei Governi, e questi possono esercitare le loro rivalse contro i commissarii prescelti e approvati. Ne abbiamo un esempio famoso nelle contestazioni diplomatiche, che pochi anni sono ebbero luogo fra il Governo Napoletano ed il Governo Olandese, quando quest'ultimo richiamò la responsabilità del primo in favore degli azionisti Olandesi della banca del Tavoliere.

Chi potrà mai negare la responsabilità materiale del Governo, per esempio, in una banca di sconto, se è violata la legge degli statuti che prescrive, che, ogni qualvolta si estraggono i biglietti di banca dalla cassa di riserva per porli in circolazione, debba sostituirsi in essa il terzo in contante del valore di essi? Il commissario del Governo, che ha una delle chiavi della detta cassa, è tenuto a garantire al pubblico la osservanza degli statuti; quindi ognuno intende che, se da detta cassa sono estratti i biglietti senza che la sostituzione del terzo in contante abbia luogo, il Governo, in ogni evenienza, dee rispondere di questa violazione degli statuti commessa colla cooperazione del suo rappresentante, e contrae in questo caso verso il pubblico una obbligazione materiale.

Ciò premesso, passiamo ora a considerare quale responsabilità morale e materiale contraggono i governi nell'approvare le società anonime che hanno per iscopo le intraprese industriali e precisamente delle strade di ferro, e vediamo quali sono i progetti che i Governi sono obbligati a forma di legge di approvare, e quali quelli che parimente a forma di legge non devono nè ammettere nè approvare.

Per fare questa indagine, è necessario prima dimostrare con quali arti gli speculatori dell'agiotaggio siano riusciti in tutta Europa a fare approvare i loro illegali progetti dai Governi, e di quale natura sia la complicità di quest'ultimi nell'averli accolti favorevolmente. Per porre in chiaro questa questione, fa d'uopo indagare il sistema ch'è stato immaginato e messo in pratica dai suddetti speculatori per estorcere le approvazioni dei loro progetti. Ecco qual è stato il loro sistema.

Unitamente alle domande delle concessioni, per esempio, di costruire strade di ferro, hanno richiesta la facoltà di formare le respettive società anonime per condurre ad effetto le intraprese, senza però presentare contemporaneamente il progetto di relativi statuti, e per conseguenza senza esibire le condizioni volute dalla legge per la costituzione legale delle società anonime: alla fraudolente deficienza di queste condizioni hanno preteso supplire, ed hanno supplito, coll'offrire cauzioni in contanti per garantire la riuscita delle intraprese. Queste cauzio-

(1) « Adempite le precauzioni legali, sta al » pubblico il misurare la confidenza che de- » ve accordare agli Stabilimenti, di cui lo » scopo, i mezzi e le regole fondamentali sono » state apprezzate e portate a conoscenza del » pubblico. (*Istruz. minist.* dei 17 ottobre 1847 §. 2.)

ni, come si vedrà qui in seguito, non solo non l'hanno garantita, ma, quand'anche fossero state atte ad assicurarla, non per questo avrebbero adempito al principale scopo della legge, ch'è quello di tutelare il pubblico ed i privati dalle frodi dei progetti degli speculatori col mezzo delle condizioni da essa stabilite per conseguire l'approvazione. Da quanto siamo per dire risulterà che l'artificio di dette cauzioni ad altro non è servito che a tutelare la felice riuscita dell'agiotaggio.

I cavalieri d'industria, dopo avere in siffatto modo, e col mezzo della corruzione e del favore estorte le concessioni, non di rado ne hanno fatto uno scandaloso mercimonio, vendendole ad altri speculatori, e spesso questi ad altri, ec. Così i prezzi delle vendite e rivendite hanno gravato sulle spese di costruzione delle strade ferrate con privato vantaggio e pubblico danno. I concessionarii, ed in caso di vendita li aventi ragione da essi, una volta in possesso delle concessioni, hanno subito formate le società anonime per mandarle ad effetto, stipolando a proprio vantaggio ogni sorta di condizioni leonine, come, per esempio, azioni gratuite, enormi prelevazioni a titolo d'indennità, di provvisioni, di commissioni, di cambii, ec.; nè hanno spesso mancato di costituirsi agenti, amministratori, ec., con strabocchevoli appuntamenti, e perfino cassieri con tali patti che, mentre li ponevano al caso di usufruttuare il denaro degli azionisti, li autorizzavano a percepire grassissimi emolumenti di casse, ec. Nello stipolare a proprio profitto siffatte cose, non hanno tenuto conto alcuno delle condizioni protettrici dalla legge stabilite per la formazione delle Società anonime, e così hanno tratto i miseri azionisti nella loro rete. Gli enormi guadagni che dalle sudette illegali stipolazioni sono ad essi risultati, non sono bastati alla loro insaziabile avidità, altri ed assai più considerevoli se ne sono procurati, e con mezzi anche più detestabili, nella vendita delle azioni. Non vi è artificio, non v'è iniquità, non vi è impostura che non siano state con arti infernali maneggiate nel così detto giuoco di borsa, giuoco (più funesto dei giuochi d'azzardo) di cui essi sono stati i banchieri barratori con istrazio atrocissimo dei miseri che delle loro frodi sono stati vittime.

Dopo avere in siffatto modo eseguita la vendita delle azioni, la prima cura dei concessionarii è stata di rimborsarsi delle depositate cauzioni, e di percepire le usure corrispondenti alle medesime sulli primi pagamenti imposti agli azionisti. Dopo essersi disfatti delle azioni, dopo (1) essersi rimborsati della cauzione rimasta a carico degli azionisti, e dopo aver realizzato enormi profitti, hanno fatto uno scanso di vita e si sono tratti fuori dalle Società da essi manomesse. Queste, rimaste esauste, quasi mai sono riuscite a condurre a termine le imprese, e quasi sempre si sono arrenate. Nel primo caso le strade con pubblico aggravio sono costate enormemente care, stante il danaro assorbito dai concessionarii; nel secondo caso, con maggior danno dell'universale, gli azionisti hanno fatto banca rotta, ed hanno dovuto abbandonare l'imprese.

In quest'ultimo caso i Governi non hanno potuto impadronirsi delle cauzioni per la semplicissima ragione, che i sacrificati azionisti hanno loro rinfacciato le accordate illegali approvazioni, sotto la buonafede delle quali essi azionisti sono stati tratti nell'inganno di accordare fiducia alle correspettive intraprese. Hanno in conseguenza sostenuto che i Governi, dopo aver dato causa alla loro rovina, non possono, impadronendosi delle cauzioni, partecipare al loro spoglio; anzi hanno sostenuto che la responsabilità dei Governi è stata compromessa in forza delle irregolari approvazioni che si sono fatte leciti accordare. Chi può negare che quest'azione di responsabilità sia positiva e legale? Lo prova il contegno che quasi tutti i Governi d'Europa hanno tenuto verso le società anonime, che, vittime dell'agiotaggio, si sono arrenate nelle imprese delle strade di ferro, e particolarmente lo dimostra il rapporto di M^r Daru sopra il progetto di legge riguardante le restituzioni delle cauzioni delle compagnie delle strade ferrate in Francia, seguìto dalla relativa legge dei 6 giugno corrente anno. Si legge inoltre, relativamente alla restituzione delle dette cauzioni, nell'*Enciclopedia des Chemins de fer par Tourneaux* quanto segue: — *De deux choses l'une, ou le cautionnement n'a pas une valeur proportionnée à l'importance de la concession, ou bien, s'il a été proportionné à cette importance, il n'est pas probable que l'Etat le retienne en cas de la non exécution des engagemens pris par le concessionnaire: dans l'un et l'autre cas il est donc illusoire et devrait être supprimé.*

Dalle cose fin qui discorse si vede quale è stato il funesto risultamento che i Governi hanno raccolto coll'aver decampato dalle regole fissate dalla legislazione, da cui sono rette le società anonime. L'interesse dei privati, non meno dell'interesse pubblico, è stato barbaramente sagrificato sull'ara di Mercurio nume dei ladri.

Appena comparve sul nostro orizzonte lo splendore del sole dei 17 giugno, fra i primi voti fatti dal popolo all'ottimo Principe inviato da Dio per rigenerarci, fu quello di veder vivificato il nostro paese dalle strade ferrate.

Mentre si era in aspettazione delle sovrane disposizioni in proposito, non poteva mancare che in un paese, che ha dato tante prove, negli ultimi avvenimenti, di patria carità, di saggia energia, e di vera intelligenza, sorgessero uomini caldi d'amor di patria ed odiatori ardentissimi della illegalità, e dell'intrigo, i quali si proponessero di far barriera nelle intraprese delle strade di ferro a quella peste di agiotaggio che ha percosso l'intiera Europa, e di renderne esente il nostro paese.

Fu allora che una riunione composta dei primi proprietarii dello Stato si riunì per fondare una Società veramente nazionale per la costruzione delle strade di ferro. L'oggetto dei fondatori fu quello d'impedire, che la immoralità dell'agiotaggio non prendesse piede presso di noi, e che le strade ferrate fossero fatte colla minor spesa possibile, senza prelevazione alcuna a vantaggio privato. I fondatori di questa Società Nazionale non sono stati mossi da desiderio di trar profitti dalle concessioni, come costa dagli Statuti da essi redatti e sottoposti all'approvazione del Governo: rappresentando essi la proprietà fondiaria, non cercano il loro vantaggio nei profitti sulle costruzioni, ma sono sicuri di ottenerli larghissimi dagli effetti che a vantaggio delle loro proprietà risulteranno dalle comunicazioni ferrate, effetti che tanto più saranno loro propizii, quanto più le medesime saranno aperte senza aggravio del Governo e del pubblico, non che senza alcuna prelevazione di fondi a favore dell'interesse privato. Quanto meno costeranno le costruzioni, tanto più potrà essere basso il saggio delle tariffe dei trasporti in favore del pubblico.

Il progetto di questa Società, a causa del suo morale e nazionale scopo, ha posto in tutto lo Stato profonde radici. L'organizzazione dei suoi fondatori è imponente, imperocchè è composta di quattro numerose deputazioni formate dei primarii proprietarii dello Stato; una centrale in Roma, una in Perugia, una in Ancona, ed una in Bologna: e queste deputazioni hanno le loro ramificazioni in tutte le Provincie, come si vede dal pubblicato specchio.

La prima cura dei fondatori è stata quella di costituire la Società a forma di legge, e colle condizioni dalla legge volute. Col concorso dei deputati spediti in Roma dalle deputazioni provinciali si è proceduto alla redazione dello Statuto, il quale è stato formato colle condizioni volute dalla legge. Questo

(1) Rarissimi sono i casi in cui i concessionari abbiano avanzato del proprio le cauzioni: si sono quasi sempre obbligati di depositarle dopo uno spazio di tempo necessario per raccogliere il danaro, mediante i primi pagamenti delle azioni; così hanno esposto gli azionisti e non se stessi, e nulla è loro costato promettere magnifiche cauzioni per ottenere concessioni ad essi soltanto vantaggiose. Ma se poi non riesce ai concessionari rinvenire azionisti o per causa del proprio discredito o perchè l'affare non sia riputato buono o troppo vantaggioso per essi, cosa divengono le promesse di siffatte azioni?

Statuto è stato presentato al Governo per la superiore approvazione.

Lo scopo principale di questo Statuto è di riunire, col mezzo delle azioni, i fondi necessarii per poter concorrere alle concessioni delle strade di ferro, o, per meglio dire, promesse di fornirli, pel caso che la concessione sia accordata alla Società Nazionale.

Nello stesso modo che un numero di persone è in diritto di riunirsi in Società collettiva ad effetto di mettere insieme i fondi necessarii per concorrere agli appalti delle opere pubbliche, è lecito ad una massa d'individui di formarsi in società anonima, collo scopo di riunire il danaro necessario per le dette opere, della natura delle quali sono le strade ferrate.

Non si dee confondere lo scopo di raccogliere denaro, pel caso che si ottengano le concessioni, colle concessioni medesime. (1) Sono due cose diverse e distinte. È indispensabile che la colletta dei fondi preceda l'offerte, ed in conseguenza è indispensabile, che le società anonime, che si formano per riunirli, siano costituite coll'approvazione del Governo in precedenza delle offerte, altrimenti nessuna società anonima avrebbe veste legale da essere ammessa al concorso, lo che sarebbe un' ingiustizia ed una assurdità. L'approvazione dunque degli Statuti non poteva negarsi senza manifesta ingiustizia, perchè nella proposta società concorrono tutti i seguenti requisiti che la legge esige per la costituzione ed approvazione delle società anonime: 1° lo scopo della società anonima Nazionale è di costituirsi per riunire danaro ad oggetto di concorrere alla costruzione delle strade di ferro, e perciò è lecito e morale: come non si può impedire ad una società collettiva nominale di costituirsi a quest' effetto, così non si può ad una società innominata proibire di fare altrettanto, negandole arbitrariamente la superiore approvazione. 2° Li promotori nulla domandano di stipolare in loro privato favore, come si vede all' art. 18 e 19 del programma così espressi: « Art. 18. » Confermato per tal modo lo Statuto, » si riunirà a giorno fisso l'adunanza ge- » nerale dei socii nei modi e nelle forme » da stabilirsi dallo Statuto, e con ciò » cesseranno tutte le presidenze e le » sezioni tecniche per dar luogo all'am- » ministrazione da fissarsi dall' adunan- » za generale. Art. 19. Li componenti » la presidenza centrale, compresi i fon- » datori e le presidenze provinciali, » non avranno alcun beneficio di crea- » zione. » 3° A forma di legge, la presentazione dello Statuto è stata accompagnata da una somma di sottoscrizioni di azionisti reali molto maggiore al quarto del capitale fissato dalla legge e richiesto per le approvazioni. 4° Tutte le altre parti dello Statuto sono giuste, regolari, e morali, ed inoltre il detto Statuto stabilisce a garanzia degli azionisti, che, quante volte non si ottenga la concessione, gli azionisti non debbano pagare le loro azioni.

L' approvazione dunque, ripeto, non poteva esser negata senza manifesta ingiustizia. Ma taluno risponde: se dunque cento compagnie anonime si formano per riunire fondi per concorrere ad un appalto pubblico, tutte e cento dovranno essere approvate, mentre l'appalto è un solo? Si risponde, sissignore, dovranno essere tutte e cento approvate, (2) e se fossero più, tanto meglio, perchè accrescerebbero la concorrenza al detto appalto con vantaggio del pubblico, e perchè quelle che non l'ottengono si sciolgono senza pregiudizio, dopo aver fatto un'utile concorrenza. È dunque evidente, che, riunendo il progetto della Società Nazionale tutte le condizioni volute dalla legge, l'approvazione non poteva esser negata senza ingiustizia.

Ad onta però di vivissime istanze, e di assidua insistenza, l'approvazione, senza esser negata, è stata di fatto ritardata; lo che ha prodotto lo stesso effetto che un reale ed illegalissimo rifiuto. Per giustificare questo illegale, inescusabile e premeditato ritardo, v'ha chi ha preteso che l'approvazione degli Statuti deve esser contemporanea alla concessione. Singolare stranezza! colla quale si pretende da una parte, che i fondi per l'intrapresa siano presentati unitamente alle offerte, cioè che la colletta di essi preceda l'offerta; mentre dall' altra si pretende ricusare col ritardo dell' approvazione le costituzioni legali delle società per riunirli!!!

Con vero prodigio dovuto alla fiducia che ispirano i fondatori della Società Nazionale, all' utilità e moralità dell' impresa, è stata riunita finora, senza che la Società abbia legale esistenza, circa la metà delle sottoscrizioni del capitale necessario all' impresa: è questa una cosa quasi inaudita nella storia delle società anonime (3).

Se la superiore approvazione non fosse stata ritardata, o, per meglio dire, di fatto contro ogni legge negata, oggi la Società Nazionale avrebbe riunito la totalità delle sottoscrizioni del capitale di 25 milioni di scudi, fissato negli Statuti.

Lo prova la corrispondenza della Commissione dei fondatori incaricata a trattare per la colletta dei fondi, imperocchè da questa corrispondenza risulta che molte oneste case, e compagnie, nazionali ed estere, hanno promesso di sottoscrivere le azioni tosto che l'approvazione degli Statuti avrà luogo, e quando mediante questa sarà dissipato ogni timore d'ingiustizia contro la Società Nazionale, e quando il torto che gli è stato fatto col ritardo dell' approvazione sarà riparato.

L' offerta che la Società Nazionale fa al Governo, lo mette nella posizione di riparare il torto ed il danno che essa ha sofferto dal ritardo, ossia dal rifiuto dell' approvazione tuttora vigente degli Statuti, ed offre nello stesso tempo al Governo una immancabile garanzia per l' esecuzione dell' intrapresa.

Domanda la Società Nazionale di essere autorizzata a fare gli studii colla promessa della concessione; sotto la riserva, che, quante volte dentro l' anno necessario per eseguirli non presenti la totalità delle sottoscrizioni necessarie alla esecuzione dei lavori (4), la detta concessione si ritenga come non data.

Oltre questa garanzia, offre poi quelle in contanti che sono contenute nell' offerta, quelle che fornisce la società accollataria, e quella valutabilissima di aver a tutt'oggi riuniti oltre 10 milioni di scudi col mezzo di azioni *di socii reali;* cosa di cui non può vantarsi alcun' altra delle società concorrenti. La cosa poi che più importa consiste nella garanzia che la Società Nazionale fornisce, coi suoi Statuti, della moralità della sua istituzione, la quale assicura il Governo che le strade ferrate saranno fatte senza prelevazione alcuna a vantaggio privato, e perciò al minimo prezzo possibile.

Dalle cose fin qui discorse si vede che vi sono due metodi per formare le compagnie anonime per le intraprese delle strade ferrate: uno legale, mediante il quale si va per la buona strada incontro ad ottimi risultati; un altro illegale, mediante il quale si va a quelle desolanti rovine che tutta l'Europa deplora. Il primo sistema, ch'è il sistema lecito ed onesto, consiste, per parte del Governo, nell' approvare, come è di giustizia, le società anonime che si formano colle condizioni volute dalle leggi, per riunire i fondi necessarii per concorrere alla costruzione delle strade di ferro, e nell' ammettere queste compagnie al concorso. Questo è il modo con cui, prima che le concessioni siano date, possono formarsi società oneste e fare offerte vantaggiose, perchè

(1) « Le approvazioni della formazione ed » esistenza di una Società che ha per iscopo » una data intrapresa non tendono ad accor- » dare ai Soci alcun dritto all' intrapresa. » (*Istruzione ministeriale* dei 17 ott. 1837 §. 2.)

« Nell' approvare le Società anonime il Go- » verno nulla accorda, autorizza soltanto, » per la natura delle Società anonime, quel- » lo che una Società ordinaria o in accoman- » dita, ed anche un semplice negoziante po- » trebbe fare. » (Detta *Istruzione* ivi.)

(2) « In virtù della libertà comune, più Socie- » tà collettive possono essere autorizzate per » un istesso ramo di commercio. » (*Istruzione ministeriale* §. 3. N. 2.)

(3) « Dopo giustificata l'esistenza di un quar- » to dell'ammontare del capitale convenuto, si » può chiedere l' autorizzazione di mettersi in » attività provisoriamente, prima che il capi- » tale sia completo. » (*Istruzione ministeriale* §. 4 in fine.)

(4) La Società Nazionale inoltre offre di presentare fra tre mesi gli studi compiti per qualche tronco che piacesse al governo che fosse fatto, di mettervi mano secondo che il Governo deciderà, ed anche immediatamente se lo bramasse.

non sono tiranneggiate da fondatori che, avendo ottenute le concessioni, ne traggono profitto, caricando le intraprese di enormi beneficii a proprio privato favore.

Vi è un secondo e ben diverso sistema per accordare le concessioni, ed è appunto quello illegale ed immorale che finora è stato in uso generale, sistema che mirabilmente ha favorito l'agiotaggio, ed ha prodotto rovinosi disordini a danno di tutte le nazioni d'Europa. Questo immorale sistema, le di cui bruttezze l'esperienza ha fatte note a tutto il mondo, e tutto il mondo ora respinge, è il seguente.

Ad uno o più fondatori (che sempre sono o intriganti o favoriti) si accorda la concessione di costruire, p. es., una strada ferrata colla facoltà di formare una società anonima: si esige da essi una cauzione, in effettivo danaro, per l'esecuzione dei lavori, cauzione che in pratica non ha mai ecceduto il ventesimo del capitale occorrente, e che, come sopra si è dimostrato, non offre garanzia alcuna. I concessionarii suppliscono con dette cauzioni alle prescrizioni volute dalle leggi, e dopo ottenute le concessioni, formano le compagnie anonime con statuti nei quali pongono ogni sorta di stipulazioni a loro vantaggio. I risultamenti di queste intraprese sono quelli che sopra abbiamo descritti, cioè riescono favorevolissimi ai concessionarii ed al pubblico funestissimi: e questo è appunto quel sistema che i governi non debbono approvare, perchè contrario alla legge ed al pubblico interesse.

I fondatori della Società Nazionale, adottando il primo fra questi due sistemi, hanno assunto la gloriosa e nazionale missione di fare ogni sforzo per impedire che il secondo prenda piede nel nostro paese. Il partito dell'agiotaggio, che non è forte in numero, ma in potenza, n'è rimasto scosso, e furioso; ha veduto compromessi i suoi più cari interessi, ha gridato all'assurdità ed alla stravaganza. Per coloro che proteggono le operazioni dell'agiotaggio è assurdità e stravaganza la riforma degli abusi. Secondo essi non vi è maggiore assurdità e stravaganza quanto quella di richiamare l'osservanza delle leggi, e di domandare in conseguenza che il sistema illegale, che sopra si è descritto, sia messo al bando anche presso di noi, come lo è presso le altre nazioni. Essi sostengono con singolare franchezza, che il detto sistema è in uso da per tutto: dunque non sanno, o fingono di non sapere, che, avendolo la ragione dimostrato iniquo, e l'esperienza dannoso, ha cessato di essere in pratica per ogni dove.

Termino questo mio rapporto col concludere che la nostra Società ha giustissima ragione di gravarsi del ritardo che ha sofferto, e che tuttora soffre, l'approvazione de' suoi Statuti, e che molto più ha diritto di dolersi degl'illegali ed assurdi pretesti che si sono messi innanzi per giustificare un ritardo che ha equivalso in fatto ad un formale rifiuto.

Questo è quanto posso dire in disimpegno dell'incarico ricevuto dalla Commissione provvisoria centrale della nostra Società. Mi duole l'assenza da Roma del sig. avv. Silvani che in quest'incarico mi fu dato per collega. Egli avrebbe con colori più vivi meglio di me trattata la quistione, e meglio dimostrato il danno che al paese ed alla Società Nazionale ha prodotto la mancanza dell'approvazione degli Statuti, e la teoria assurda che l'approvazione e la concessione devono essere contemporanee. Questa strana teoria ha avuto per scopo, o almeno per risultato, di favorire presso di noi un sistema d'illegalità propizia all'agiotaggio, con danno incalcolabile dell'universale.

March. Lodovico Potenziani.

Parte tecnico-scientifica

Analisi comparativa dei disegni uniti ad un progetto di via ferrata per le valli Topino-Potenza, in risposta ad un opuscolo pubblicato recentemente dall'ingegnere Rutili Gentili, in argomento al progetto medesimo.

Se tre oneste persone fossero chiamate a giudicare della figura di uomo incognito, non avendo altri dati per giudicarne che la descrizione fisica dell'uomo pubblicata da uno scrittore: e se questi nei suoi disegni avesse poste figure che nulla si convengono con le vere dimensioni dell'uomo, a modo che, in luogo di presentare la vera figura e le vere dimensioni del piede, avesse presentati due disegni; l'uno condotto a schimbescio per le gambe, che chiamò: *disegno rappresentante la figura naturale del piede*, e l'altro fosse scorretta figura, non avendo idea e convenienza col piede: si potrà non pensare dello scrittore, come di chi espose idee e disegni mentiti e contrarii alle regole di arte; onde potea avvenire che fallisse una savissima disposizione del Governo, che concedea premio di onore al miglior progettante, e si ledesse l'interesse del pubblico? E qual colpa han quegli onesti, se, sottomessi questi dati alla loro considerazione, mostrarono la inconvenienza non dell'uomo per se stesso, ma dell'uomo come risultava essere per quei disegni? Ora diremo di cosa che si lega a quella figurata, dicendo di un monte quello che è detto dell'uomo. E quantunque sul passaggio di Apennino per Cornello siasi già troppo detto or rettamente, or con mali discorsi, anche con scandalo dei savi, cui tanto dire sarà venuto a noia, siccome torna in fastidio a noi stessi; non pertanto ci permettano parlarne un'ultima volta, analizzando i disegni del progetto dell'ingegnere Rutili, per riconoscere se nei numeri 14 e 15 della *Locomotiva* veramente si mentissero le dimensioni, come egli ha osato asserire, e se fu bene giudicata la inconvenienza del progetto dal solo profilo C; chiamando ipotetico l'altro D, e dando la considerazione che meritavano alla corografia e alla dimostrazione planimetrica. La verità di che non può venir chiara che analizzando quei disegni.

E qui noteremo che a noi non apparteneva per effetto d'incarico verificare se il monte Cornello fosse più o men lungo, di maggiore o minor altezza; ma ci era commesso esaminare a tavolino i progetti Cerroti e Rutili, per conoscere quale fosse di essi il più conveniente al passaggio degli Apennini con la via ferrata. Dai soli disegni quindi dovemmo prendere i dati per basare il nostro opinamento, poichè la relazione essendo breve discorso descrittivo più che dimostrativo, niun criterio potea trarsi da quella per un progetto di tal rilevanza.

In prima osserviamo che è dovere d'ingegnere dare l'andamento topografico della linea stradale sulla carta del paese che attraversa, la quale determina le proiezioni di tutti i punti della superficie del suolo, i cui estremi sono punti dati in questa, gl'intermedii determinandosi secondo le condizioni di solidità, di economia, di comodo, di amenità.

Così vediamo una corografia ove sono tracciate due linee, le quali, benchè non partano da estremo dato, pure, secondo la massima del progetto, consideriamole partire da Fuligno. La più lunga, dice l'autore, aver posta per mostrare *il rapporto* che le sue linee *hanno con altre pretese da alcune città, le quali vorrebbero escludergli le proprie*, e passa per Perugia, Fossato, Fabriano. Confrontandola con quella dell'ingegnere Cerroti, che progettò il valico a Fossato, non si trova identica ma aggrandita d'assai. Poichè il Cerroti da Fuligno va con rettifilo a Petrignano, distante da Perugia metri 9728 circa, ed il Rutili non giunge a Petrignano, ma voltando a Bastia si accosta a Perugia met. 2606, da dove volge e va a Pianello, ove il Cerroti giunge con leggiera curva da Petrignano. Nel rimanente le linee sono conformi, ma quel forte allungamento che il Rutili gli facca subire era bene che fosse avvertito.

La seconda linea più breve è *di andamento della ferrata con la galleria di metri* 2500. Questa misurata nella sua vera sviluppata, secondo la scala riportata a piè del disegno, dà le seguenti misure:

Da Fuligno al piè del Salto di Aggi.	Metri.	26,587, 04
Da detto punto al piè di Poggio Surrifa.	»	6,836, 67
Da detto punto a Castel Raimondo.	»	19,750, 38
Da Fuligno a Castel Raimondo.	Metri.	53,174, 09

La terza linea punteggiata non consideriamo, non riferendosi a punti fissi che la stabiliscano, e mancando di profilo che ne dimostri la convenienza.

Passiamo alla dimostrazione planimetrica del passaggio della ferrata *attraverso*

del poggio che divide la valle del Topino da quella del Potenza. Questa corografia è di un tratto particolare della linea che dovrebbe perfettamente corrispondere con la pianta passata, essendo una parte di essa. Ma, invece dei metri 6836, 67 che in quella passano fra il piede del salto di Aggi e quello di Poggio-Surrifa, qui la stessa misura si trova di 4,750 metri, avvertendo che nelle suddette piante non si trova segnato il piede del salto di Aggi, ma dal profilo si vede stare metri 550 di qua dall'incasato.

Delle due piante che doveano avere eguali dimensioni nel tratto che corrono insieme, e non le hanno, quale rigettiamo, e qual riferiamo ai profili? Lo dice l'autore. *Pianta A. — Linea di andamento della ferrata secondo il profilo D.* — Adunque vediamo i profili. L'uno dicesi: *Profilo secondo l'andamento naturale delle valli* di metri 56,000; l'altro: *Profilo secondo la linea di andamento della ferrata* di metri 62,660. Ambidue da Fuligno a Castel Raimondo.

Dai titoli sembra che dovessero ridursi in un solo; perciocchè il profilo longitudinale della livellazione è la sezione verticale del suolo, su cui passa la direttrice della strada; e su questo si riporta il profilo che dà l'andamento della strada. Vedremo però che rappresentano ben altra cosa l'uno e l'altro.

Intanto osserviamo il profilo D, che l'autore riferisce alla pianta A, che non può in questa capire, poichè 62,660 metri non entrano in 55,174; e non conviene ad essa, volendo l'arte che la pianta e il profilo partano dallo stesso estremo, passino per identici punti livellati, e fermino in altro medesimo estremo, ed abbiano la stessa distanza orizzontale. Molto più gli si avvicina il profilo C, che ha poco presso le stesse dimensioni. Paragoniamole.

Disegni da comparársi	Lunghezze totali in metri	Lunghezze parziali in metri		
		Da Fuligno al piede del Salto di Aggi	Dal piede del Salto di Aggi a Poggio-Surrifa	Da Poggio-Surrifa a Castel Raimondo
Profilo C	56,000	27,750 »	6,650 »	21,600 »
Profilo B	55,174 09	26,587 04	6,836 67	19,750 38
Profilo D	62,660 »	31,916 »	4,570 »	26,174 »

Si noti che nel profilo D le distanze laterali al passaggio dell'Apennino sono molto più lunghe che nella pianta, mentre il tratto di galleria e taglio aperto è tenuto molto più corto; e nel profilo C si ha quel tratto assai più lungo, cioè di metri 6,650 dati dall'autore, non amplificati dai suoi oppositori. Adunque al profilo che meglio addicevasi alla pianta dovevamo appoggiarci, al più sicuro che l'autore diceva aver fatto sul terreno, al profilo C, *e non* al più lontano dalla pianta, privo di rapporto col terreno, ideato a comodo del progetto. Ma chi avrebbe creduto che il profilo C fosse contrario alle regole di arte? In luogo d'essere sezione del terreno secondo la direttrice, è un profilo che dicesi andare *con andamento tortuoso e spezzato per le due valli che fiancheggiano il monte, e per il valico che le rannoda secondo le strade attuali che procedono da paese a paese.* Questo però ci disse il suo autore molti mesi dopo. Ma perchè non confessarlo prima nella descrizione pubblicata a Roma coi tipi della *Pallade Romana*, invece di dare un profilo con intestazione falsa, inutile, non secondo la direttrice, di faccia mentita, cui si pose nome: *Disegno secondo la figura naturale del piede*, mentre era condotto a schimbescio per le gambe. Vedendosi ora chi mentisca, resta sempre a vedere come sia che questo profilo, che l'autore dice condotto con andamento tortuoso ec., differisce dalla pianta solamente metri 2,826, e risulta metri 6,660 più corto di quello che dice riferito alla pianta, e che da questa differisce metri 9486. Dal che, o è falso che il profilo C sia condotto con andamento tortuoso ec., e allora diviene esso quello della pianta, e resta falso il D molto più lungo di questa: o il profilo D è il vero, e allora è falsa la pianta di lui assai più corta. Qui è tempo di veder chiaro come e perchè siasi accomodata la pianta B al profilo D, benchè anch'essa ne differisca di qualche cento metri.

Ora però che il proprio autore esclude il profilo C, vediamo se potevasi giudicare dell'opera dal solo profilo D. Il profilo longitudinale nei progetti stradali consiste in un profilo segnato in nero, che rappresenta la sezione del terreno, e nel posto stesso si scrivono in rosso le linee e i numeri dell'andamento della nuova strada. Ciò non trovasi nel profilo D, e la parte che gli manca è la più interessante, cioè la sezione del terreno. Imperciocchè, come conoscere altrimenti e l'altezza delle opere di riporto e di sterro, e la differenza delle perpendicolari che segnano le altezze dei punti del terreno e dei respettivi del progetto: e quindi gli spigoli e faccie superiori e inferiori dei solidi attenenti alla superficie del progetto, e a quella del terreno; e l'intersecamento di essa superficie che determina i punti di passaggio. Così mancano pure dati per conoscere la inclinazione per ogni unità di misura data. Un profilo più lungo della propria pianta circa un sesto, e che manca di tutto ciò, può dirsi profilo? E la sua altimetria è illesa?

Guardando ambedue i profili, si trovano passare per luoghi d'identica denominazione, ossia che le loro linee sono riferite agli stessi punti sul terreno, se non che i ponti, le confluenze di fiumi, i paesi nell'uno stanno ad un'altezza, e nell'altro ad altezza diversa. Quei luoghi sorgono e abbassano a comodo del progettante? Quindi si parte dalla soglia del palazzo comunale di Fuligno, e si giunge con pendìo continuato ad un punto dopo il Salto di Aggi, che nel profilo D non ha nome, in quello C non è riportato, e vedendolo stare metri 32,876 dopo Fuligno, si va a trovare che in pianta corrisponderebbe più in là del monte Cornello. Dal lato di Surrifa, ove la strada è un assieme di quattro pendenze dipendenti, la prima comincia da un punto incerto quanto quello ove finisce l'antecedente tratto. E la terza comincia da Pioraco, e termina in un punto non nominato nè in pianta nè in alcuno dei profili.

E la dimostrazione di ciò che dovrebbe farsi alla cateratta di Pioraco, che il Rutili vorrebbe trapassare con leggiere adagiamento, quasi che quel punto non fosse l'uno dei più scabrosi di quella linea, e le altissime rupi perpendicolari del Gemino potessero tagliarsi, come se fossero di creta; e la mancanza di alcune dimensioni, alcuna necessarissima, come nel dente al Salto di Aggi, ove comincia lo scavo?

E la mancanza di sezioni in questo progetto necessarie? Il Rutili, che nell'ultimo opuscolo si lamenta del *solito beneficio delle misure ragguagliate*, quasi proverbiando, dovea darci egli le sue sezioni; allora a primo sguardo vedevasi la grandezza dei tagli aperti, e il formidabile sterro necessario, e la spesa maggiore che portano più di egual linea di galleria. Difetti che dice *combinati a nostro modo*, e imputati al monte; ma stia pur quieto, che a lui solo ne torniamo la gloria. Le sezioni, oltre mostrare se esisteva la verità vantata della dolcissima conformazione del terreno ai lati della direttrice, e la possibilità dei sviluppi per le ampie insenature dei monti adiacenti, e gli ampi dossi che fiancheggiano i fiumi; avrebbero anche mostrato che le ideate trincee non sono *burroni stretti e profondi, ove non si compone la neve*, ma amplissimi spazi, inscritti da ingenti falde e dal fondo che *non sta sotto la superficie del suolo*, ma a cielo aperto.

La galleria poi, anzichè contribuire al riscaldamento delle trincee come suppone il Rutili, dee loro servire in vece di mezzo di raffreddamento; poichè, ponendo essa in comunicazione diretta le atmosfere de' versanti opposti dell'Apennino, si attiveranno naturalmente lungh'esse delle correnti aeree, le quali elimineranno con rapidità l'effetto del

calorico raggiante emanato dalla terra: è chiaro ancora che queste correnti, rinnovando frequentemente la superficie dell'aria fredda sopra al fondo e alle sponde delle trincee quando sono inzuppate di acqua, devono contribuire a privar presto l'acqua del suo calorico, lochè promoverà entro di esse eminentemente la composizione del gelo. Simile fenomeno dovrà bene verificarsi tanto più intensamente in que' luoghi, dove pochissimo calorico raggiante potrebbe emanarsi dalla terra a riscaldamento dell'aria: nell'una trincea penetrando pochissimo il sole, e nell'altra mai. Ciò non abbisogna di altre spiegazioni; solo avvertiamo che tali effetti succederebbero nelle trincee, quando le loro sponde avessero quella inclinazione del 100 per cento, che noi abbiamo loro assegnata nella sezione annessa al nostro parere del 15 aprile. Consideri poi chi ha filo di senno cosa accadrebbe in esse quando si fosse adottato l'enorme sproposito del Rutili; che cioè le sponde di dette trincee, larghe 11 metri, profonde fino a 60, si tagliassero *con poca o nulla scarpata*, per essere, dicesi, quelle materie galestrine e tartarose, facili ad essere tagliate, ed atte a reggersi senza opera di rinvestimento: contraddizione manifesta, mentre, se sono facili al taglio, non possono aver durezza bastante per reggersi perpendicolarmente, *seppure vi fosse chi credesse potersi fare trincee in questo modo.*

Si lamenta pure il Rutili alla pag. 7 del suo opuscolo, che, nell'indicare i gradi della temperatura secondo la elevazione del monte Cornello, non additammo nel parere 15 aprile *nessuna località di nota elevazione e temperie*: richiesta in vero originale e inopportuna, essendo agevole a concepire *che sono tutte quelle località che trovansi nelle stesse condizioni, da noi per quella precisate.* Che se preferimmo determinarla dalla elevazione che presenta sul livello del mare la sua sommità piuttosto che il piano del traforo, comunque ciò non sia di rigorosa esattezza, pure fummo guidati dalle seguenti considerazioni.

Osserveremo primieramente che i raggi solari, ben lungi dal riscaldare direttamente l'aria, producono calorico sol quando incontrano una sostanza opaca, da cui vengano riflessi; da ciò appunto avviene che eccitato da essi a sviluppare dalla terra si riscalda la circondante atmosfera. Questo accade generalmente nelle aperte pianure, ed è cagione appunto di loro tiepidezza. Ma il caso nostro è ben diverso. Stiamo a ridosso di un monte il quale si copre di ghiaccio. Da esso emanano raggi freddi che elidono la forza dei solari, investendola quelli direttamente, mentre questi la investono indirettamente e rendono quel tratto di prossimo piano di temperatura freddissima, quasi come a qualunque altezza del monte.

Abbiamo adunque in quelle trincee mancanza di sole, corrente longitudinale di aria che fa comunicare le opposte atmosfere, e influenza diretta del freddo emanato dal monte. Giudichi chi sa quale sia errore più grande considerarle calde, o freddissime.

Dopo di che, non potendo dar fede ai dati di arte esposti dal Rutili, la daremo alle cicalate? Alle correzioni proposte? Anderemmo per certo fuori di senno. Oltre che, la massima parte dell'ultimo opuscolo è catena di anelli battuti alla fucina dell'ingiuria, e sembra, più che vera comparazione di fatti, un fantastico trattato di asserzioni la verità delle quali non può verificarsi nè dimostrarsi a tavolino. Ci togliamo adunque per sempre da ogni questione su tale argomento; mentre crediamo aver data piena ragione del nostro operato, facendo conoscere i dati sui quali doveasi giudicare la miglioranza del progetto. Ed ognun sa che: corta è menzogna, si palesa se diligentemente esaminerai, e tosto ricade sul proprio autore.

Guido Romiti, Ispettore.

Lavori Pubblici — Costruzioni e Riparazioni

(Parte officiale)

Lavori idraulici provinciali.

(Da gennaro a luglio 1847.)

Il Motu-Proprio del 1817 stabilisce, per riguardo ai lavori idraulici provinciali di bonificazione ed arginature, di navigazione e porti, delle Legazioni di Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì, Urbino e Pesaro, che la spesa a questi occorrente debba sostenersi per metà dal pubblico erario, e per l'altra metà coi fondi provinciali e particolari.

Bologna. — Per le dirotte piogge del novembre 1846 si dovette intraprendere il lavoro di terra alla Savena abbandonata a riparo del rotaccio formatosi all'argine destro a poca distanza dalla chiesa dei Boschi, e la rimessa dell'argine tanto a destra quanto a sinistra per le trapelazioni di acqua e per gli avvallamenti di piccoli tratti di argini: lavori eseguiti per amministrazione colla spesa di scudi 481. 06. 7, e colla direzione dell'ingegnere in capo Vincenzo Trebbi ed ingegnere di riparto Francesco Monti.

Per gli indicati motivi vennero pur anche eseguiti in via amministrativa i ripari ai danni arrecati dalle piene alle arginature del Sillaro, colla spesa di scudi 253. 36. 3, che vennero diretti dall'ingegnere di riparto Giuseppe Troni.

Altri ripari di due corrosioni al torrente Lavino a fronte Legnami e Guidotti alla sinistra, eseguiti in via di cottimo per scudi 88. 12. 6, colla direzione dell'ingegnere di riparto Antonio Serra.

Furono pure eseguiti i ripari ai danni cui andette soggetto il diversivo della Quaderna, che per le ulteriori piene venne chiuso con cavedone il nuovo diversivo Quaderna, e riparato ai guasti sopraggiunti nella Quaderna viva fra la via di Medicina e la Bianchina, e nelle arginature del medesimo diversivo, con la spesa di scudi 1545. 26; il qual lavoro diresse l'ingegnere di riparto Ciro Galassi.

Fu chiusa una rotta nell'argine sinistro del torrente Martignone, e furono ristaurati gli argini di detto torrente superiormente alla detta rotta. Questo lavoro, scandagliato e diretto dall'ingegnere di riparto Antonio Serra, venne dato in appalto all'intraprendente Giuseppe Costa per la somma di sc. 1100; oltre sc. 316. 22. 2 per indennizzi di occupazioni occorse per detto lavoro, mediante il quale venne ritornato al primiero stato il torrente medesimo.

A difesa di varie corrosioni osservatesi nel torrente Ghironda di fronte ai beni Zambecari, Mensa vescovile, Giugni e Poggi, Monarini Sera, Opera dei vergognosi, Longhi, ec., furono date in appalto all'intraprendente Giuseppe Costa le riparazioni opportune mediante la somma di scudi 575, i di cui lavori vennero diretti dall'ingegnere di prima classe Antonio Serra.

(*Sarà continuato.*)

Notizie diverse

Nuovo sistema di vie ferrate. — Nel mese di novembre ultimo, il ministro dei lavori pubblici in Francia ha nominato una commissione composta dal sig. Baude, ingegnere in capo di ponti e strade, e dai sigg. Bineau e Combes, ingegneri in capo delle miniere, per esaminare un nuovo sistema di vie ferree sotto il nome di: *Cammino ferreo meccanico senza locomotiva.* Questo sistema, applicabile a tutti quei tronchi che si allacciano coll'arteria principale, è stato inventato dal sig. Cuillier macchinista in capo del teatro delle *Varietà.* Da questo nuovo metodo di trasporto vengono resi impossibili gli sviamenti dalle rotaie, e i tanto funesti cozzi o rincontri dei convogli. Dal rapporto del sig. Baude, che è stato definitivamente chiuso nel giorno 25 febbraio ultimo dal consiglio generale dei ponti e strade, si rileva che questo nuovo sistema può applicarsi sopra piani di grandi inclinazioni, e girare sopra curve piccolissime. Dai calcoli presentati in proposito, il prezzo non sorpasserebbe i 100,000 franchi per chilometro, mentre nelle vie ordinarie a doppie ruotaie di ferro è di 230,000 fr. Il risparmio delle macchine a vapore porterebbe un'economia considerevole e, quello che più monta, la preziosa sicurezza dei viaggiatori.

Le Chemin de fer Belge.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 6 Agosto 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 3. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	104 50	— —
Chiusura »	104 50	— —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80 90	Genova . .	18 45
Livorno. . .	15 65	Londra . .	467 —
Firenze . . .	15 65	Parigi . . .	18 40
Venezia . . .	15 83	Marsiglia. .	18 35
Milano . . .	15 95	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 30	Augusta . .	46 85
Bologna. . .	99 60	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	110 3/4
— — Monza	10	575,000	»	156
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	92 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	90
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Senz'affari*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	172 1/4
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	124 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 7/8
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	118 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		103 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		108
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	115 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	92
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	213
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	235
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104
Taunus	33	1,200,000	19 60	354 3/4
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	117
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 792 50
— — Versailles (destra)	16			320
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		1035
— — Orléans	76			1255
— — Rouen	86			963 75
— — Havre	»			640
— — Lyon	»			407 50
— — Strasbourg	»			405
— — Nord	»			562 50
Orléans — Bordeaux	»			475
Strasbourg — Basilea	90			180 50
Bordeaux — Cette	»			457 50
Avignon — Marseille	»			585

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX,

ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 53 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2ª edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Feo Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite.* 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2ª edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) *Vite di diciassette Confessori di Cristo.* 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato. — Trattato intorno alla superbia. — Trattato sulla Providenza. — Trattato del Bene — Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore. — L'Ammonizione a Santa Paola. — L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associarsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

19 AGOSTO 1847. ANNO PRIMO. — N° 31.

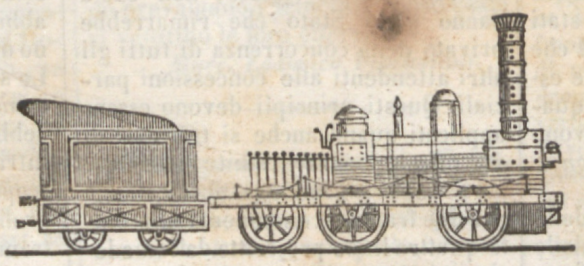
DIREZIONE IN ROMA Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA ogni GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO (franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE DELLE STRADE FERRATE DELLE COMPAGNIE INDUSTRIALI E DEI LAVORI PUBBLICI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Lettera del Conte Ilarione Petitti alla Commissione provvisoria della Società Nazionale.* — *Sulle fusioni possibili ed impossibili delle Società aspiranti alle concessioni delle strade ferrate nello Stato Pontificio* (March. Lodovico Potenziani). — *Varii documenti sulla Società fondatrice bolognese.* — Strade ferrate estere. — *Strada ferrata Leopolda. - Movimento e incasso.* — Lavori pubblici - Costruzioni e riparazioni. — *Lavori idraulici provinciali.* — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Alla Commissione provvisoria della Società Nazionale.

Eccellmi ed Illmi Signori (1),

Torino 3 Agosto 1847.

Onorato ancora, contro ogni mio merito, d'un nuovo atto dell'approvazione benigna delle EE. VV. alle povere mie parole, spontaneamente scritte, conceduta, vengo adempire al debito che mi corre di vivamente ringraziarnele.

Nell'assumere, non ricercato mai, la difesa di codesta inclita società, cui la bassa avidità di guadagno di coloro, che da 50 anni succiano ogni sostanza di codesta interessante contrada, va muovendo guerra ingiustissima, io non ho fatto che cedere alla giusta indegnazione inspiratami da così prave intenzioni; e benchè persuaso, che il sano pubblico criterio farebbe ampia ragione delle insussistenti imputazioni apposte alle EE. VV., come delle indecenti contumelie, che prezzolati scrittori, compri dall' oro del monopolio, aveano osato proferire, ho voluto, che almeno vi fosse all' estero povero ma leale scrittore, il quale, confutati li sofismi de' tristi, quanto alle contumelie dicesse loro, non meritar le medesime riscontro alcuno, perchè già bastantemente di per se giudicate.

La nobiltà, il mezzo ceto ed il popolo romano, costì in bella concordia uniti, vengono di porgere, non che all' Italia, al mondo intero un bell' esempio di devozione al gran Principe, che Iddio mandava loro, riparatore d' immensi mali, esempio di grande saviezza e di moderazione nel mantener l' ordine, fermare e contenere nelle ree loro arti coloro che cospirarono a danno del Principe come de' sudditi, lasciando, che la giustizia legale ed imparziale proceda e provveda sur essi.

Siffatto esempio di virtù sudditizia e cittadina, mentre ha risvegliato l' ammirazione di tutta Europa, promette l' immenso utile risultato d' un prudente e savio riordinamento dello Stato.

Ma codesto riordinamento non si potrà sperare compiuto mai, insino a quando, con modi, ben inteso, legali ed equi, non s' otterrà dal Principe per sempre chiusa la ingorda via de' monopoli, che pochi epuloni crea frattanto che rende sempre più misero e facile perciò a corrompere un popolo sì generoso. — Ai monopoli governativi adunque tenda ognuno costì muovere giusta e leale guerra, dimostrandone gl' immensi danni politici, morali ed economici; e vi concorrano segnatamente le classi nobili e colte, le quali sono interessate a vedere il popolo quieto e felice, ed a vedersi accresciute di persone abbienti per onesto lavoro, e per servigi resi allo Stato, non per rapido arricchimento carpito all' erario ed ai sudditi con modi, che niuno può chiamar morali, perchè più derivanti da compri privilegi, che non da attiva, onesta ed illuminata fatica.

Io non so cessare dal predicarlo; tutte le glorie governative son riservate al gran Pio IX! e fra queste certo non sarà ultima, o minore l' abolizione de' monopoli. Essa sola può rendere in fatti prospere le finanze, possibile il buon governo delle province e de' comuni, facile l' esecuzione delle opere di grande utilità, che i bisogni morali e materiali del tempo richiedono, e che la mente illuminata del Pontefice approverà di certo.

La Società Nazionale, se non avesse altro vanto fuori quello d' aver osato affrontare una potenza dominatrice, che dal 1814 in poi largamente profitta delle ricchezze di codesto paese, per questo solo avrebbe diritto alla benemerenza comune.

Conservino, godansi i monopolisti le acquistate ricchezze, ma d' ora in poi speriamo sia chiusa l' impura vena, e solo aperta quella del lavoro e dell' industria libera commerciale, che sola giova all' universale.

Perdonino le EE. VV. questa digressione, e credano all' ossequiosa considerazione ecc. *Conte Ilarione Petitti.*

(1) La Commissione provvisoria mandò al celebre Conte Petitti una lettera di ringraziamento per la difesa della Società Nazionale ch' egli avea assunto per que' principii generosi che tutti in lui riconoscono. La lettera aveva quelle lodi a lui dovute, e parlava della guerra che sempre i tristi fanno a coloro che vogliono il bene. La risposta, che è degnissima di quel valente uomo, abbiamo stimato utile, e onorevole per la Commissione il fare di pubblica ragione.

Sulle fusioni possibili, ed impossibili delle società aspiranti alle concessioni delle strade ferrate nello stato Pontificio.

Le società aspiranti a forma della Notificazione del 7 novembre 1846 alla costruzione delle strade di ferro Pontificie devono distinguersi in tre classi cioè

1. In società, negli statuti delle quali sono stipolate condizioni direttamente o indirettamente favorevoli all' interesse particolare dei fondatori e specialmente quando questi si costituiscono arbitri della vendita di tutte le azioni o parte delle medesime, di modo che disponendone a loro talento sono liberi di esercitare le frodi del gioco di borsa e dell' aggiotaggio, o possano trarne profitto in qualunque altro modo. Queste società sono contro al dritto comune, in forza del quale nessuna società è lecita se le condizioni fra socj non siano eguali;

ed inoltre sono vietate dalla legislazione che regge le società anonime come si vede nell' istruzione ministeriale pubblicata in Francia il 4 ottobre 1817, le di cui disposizioni sono state adottate da tutti gli stati d'Europa. In essa è scritto al § 4 che l' approvazione del governo deve esser negata a quelle società nelle quali *tutti* i socj non hanno, come devono avere, *dritti eguali e proporzionati alle loro quote.*

2. In società, negli statuti delle quali è stipolato, che la vendita delle azioni debba essere aperta e fatta pubblicamente presso i notari, o in altro modo, sempre però che il pubblico possa acquistarle al loro valore nominale senza che i fondatori possano trar profitto dalla vendita delle medesime, e sempre che non possano in forza di qualunque altra condizione esistente negli statuti ottenere direttamente o indirettamente alcun vantaggio personale. Ciò si verifica nel programma della società nazionale ov' è sancito che la vendita delle azioni deve essere fatta presso i notari , ed al § 18 e 19 ove è scritto che una volta costituita la società tutti i Promotori cessano dalle loro funzioni senza che conservino dritto alcuno.

3. In quelle società (appartenenti alla prima o alla seconda delle due suddette classi) che hanno date le offerte non coerentemente alla notificazione dei 7 novembre 1846, sia perchè conformemente alla medesima non abbiano presentati gli studi preliminari, sia perchè abbiano in allontanandosi dalla stessa domandate le concessioni di semplici frazioni delle quattro linee in essa prescritte, sia per qualuque altra causa.

La Notificazione dei 7 novembre 1846 ha invitato l'industria privata a concorrere alle concessioni di *UNA o più fra le quattro linee in essa prescritte*, e non già a concorrere alle frazioni delle medesime, quindi qualunque offerta per quest' ultime è nulla e non può prendersi in considerazione. Quantevolte il Governo dopo *conscenzioso* esame non giudicasse utili allo Stato le offerte legalmente date pelle intere linee , non può per questo accettare le offerte di tronchi parziali date indebitamente sotto l'impero, tuttora vigente, della detta notificazione. In questo caso si dovrebbe prima revocare le disposizioni della notificazione ed aprire poi un nuovo concorso ammettendo le domande delle concessioni per le frazioni delle suddette linee; altrimenti (1) sarebbe una ingiustizia a danno di coloro che si sono astenuti di dare finora le offerte parziali perchè vigente la sopradetta notificazione erano e sono vietate, non che a danno dello Stato che rimarrebbe privato della concorrenza di tutti gli altri attendenti alle concessioni parziali. Questi principii devono essere applicati quand' anche si trattasse di due offerte separate esibite sotto l'impero della sopraddetta notificazione per due frazioni componenti una delle quattro linee prescritte dalla medesima, imperocchè non essendo queste due offerte conformi alle disposizioni della stessa non possono dopo spirato il termine concesso alle offerte più amalgamarsi, altrimenti ne verrebbe assurdo che da due offerte illegali, e nulle, se ne potrebbe formare una legale e valida (2).

Facciamo ciò avvertire perchè l' astuzia abilissima per rinvenire cavilli e bastantemente ardita per portarli alla luce, potrebbe pretendere di trovare la legalità in un assieme composto di elementi illegali.

Ciò premesso è cosa evidente che sotto l'impero della suddetta notificazione non vi può essere fusione frà coloro, che hanno date offerte illegali e coloro che le hanno date a forma di legge, perchè la base di ogni unione è l' esistenza di dritti reali frà contraenti. Egualmente poi è cosa chiarissima che non può accadere fusione frà quelle società, che sebbene abbiano presentate offerte legali hanno differenti principii, e scopo diverso. Le società i di cui fondatori le hanno formate collo spirito che nessun dritto debba ad essi spettare a carico delle intraprese, e degli azionisti, e collo scopo d' impedire, che l' aggiotaggio profitti delle concessioni, come potranno mai fondersi e mettersi d' accordo con quelle, i di cui fondatori hanno per principio di essere arbitri della vendita delle azioni, e per iscopo di stipolare condizioni ad essi favorevoli a carico degli azionisti? Queste due sorti di compagnie non possono mettersi d' accordo senza che una delle due rinunci ai propri principii ed al proprio scopo. L'amalgama dunque di principî e di scopo è impossibile frà di esse, (3) dunque per natura delle cose e per loro istituzioni reciproche lungi dal potersi fondere devono farsi la guerra per ottenere il trionfo dei loro respettivi principii e del loro respettivo scopo. La fusione dunque fra di esse è impossibile.

I Promotori della società Nazionale che sono i primi, ed i più distinti frà i Proprietari dello Stato hanno voluto fondare ed hanno fondato una società veramente nazionale ed utile al paese pei suoi principii, e pel suo scopo. Essi non cercano il proprio vantaggio nell' utile da trarsi dalle concessioni delle costruzioni, nè dalle costruzioni medesime, ma sibbene dagli effetti favorevoli alle loro proprietà, che produrranno le strade di ferro, effetti tanto maggiori quanto meno parte vi avranno avuto gli in-

(1) Lo stesso dovrebbe fare il Governo se si decidesse ad assicurare un interesse sul capitale necessario alle costruzioni per la ragione semplicissima che non avendone la notificazione fatta menzione gli aspiranti, resi sicuri di un tal vantaggio, farebbero condizioni molto megliori per ottenere le concessioni. D'altronde poi devono farsi voti, che la detta assicurazione non sia adottata, perchè favorisce gli avventurieri, che non hanno nè credito ne' proprî mezzi e perchè l' esperienza ha dimostrato che quando il Governo assicura un interesse, la verità è sbandita dai bilanci dell'azienda, ed esso n' è quasi sempre la vittima, motivo per cui tutti i Governi d'Europa non adottano più simili assicurazioni.

(2) Un altro inconveniente non meno grave potrebbe aver luogo, imperocchè coloro che aspirano alle concessioni di un tronco di linea ottimo potrebbero concorrere al medesimo e far concorrere all'altro tronco pessimo una qualche loro testa di ferro destinata a fallire. Con questo artificio otterrebbero il tronco ottimo, ed il pessimo rimarrebbe ineseguito. Finalmente con questo stesso artificio otterebbero l'assicurazione dell'interesse sulla linea pessima escludendo dal calcolo il prodotto grasso della linea ottima. È vero che queste reti sono così patenti da non ingannare chi ha occhi per vederle , ma disgraziatamente vi sono degli uomini astutissimi che sono tutt'altro che ciechi i quali sanno così bene comporre siffatte reti di modo che vi cadono anche coloro che hanno gli occhi aperti ma la vista debole.

(3) Indipendentemente dalla diversità dei principj e dello scopo le società appartenenti alla suddetta prima classe non potrebbero mai fondersi con quelle che appartengono alla seconda per la ragione semplicissima che le prime hanno diritto all'approvazione superiore, mentre le seconde non possono aver vita legale come sopra si è dimostrato. Ne deriva da ciò ch'essendo l'esistenza dei diritti reciproci la base di ogni conciliazione non può esservi unione alcuna fra le prime e le seconde delle suddette Società.

Siccome gli studj dovrebbero farsi coll'approvazione, e col concorso del Governo e devono precedere l'esecuzione , così il tempo impiegato nei medesimi non sarebbe perduto anche nella dannata ipotesi, che la Società Nazionale non riuscisse a riunire la totalità dei fondi necessarj, di modo che l'esecuzione dei lavori dovesse essere concessa ad altra Compagnia.

teressi privati ed il monopolio; imperocchè meno costeranno le strade, e più miti potranno essere le tariffe dei trasporti. Essi dunque hanno per principio di eliminare dalle concessioni coloro che hanno lo scopo opposto e che mirano ad estorcere dal Governo a carico del pubblico il più che possono condizioni a sè favorevoli, e sopratutto assicurazioni d'interessi sul capitale da impiegarsi nelle strade, coll'oggetto di poter fare sulle azioni il maggior mercimonio possibile per distribuirne i profitti fra essi stessi, ed i loro cooperatori.

La fusione della società già rappresentata dal Principe Doria colla società nazionale non ha incontrato alcuna difficoltà e è subito stata fatta perchè i principii, e lo scopo erano uniformi. La fusione colle società che hanno scopo e principii diversi era una vera utopia e perciò non ha potuto aver luogo. La lotta frà le società che differiscono in principî ed in iscopo è lotta inconciliabile e permanente.

I principii che professa la società nazionale hanno per amici tutti coloro, che vorrebbero pur una volta veder trionfare presso di noi l'interesse pubblico sopra l'interesse privato; gli amici poi dei principii opposti sono coloro che vorrebbero che le mene di Roma sotterranea, ed il vecchio broglio su tutte le pubbliche cose non venissero meno, e non ne risultasse presso di noi lo scandalo che le strade di ferro nulla fruttassero all'intrigo, mentre altrove lo hanno mirabilmente favorito, ed ingrassato.

Da quanto si è fin quì discorso risulta, che se prevarranno i principii che la società nazionale ha per divisa, il fatto dimostrerà che le vecchie prave abitudini, e gli antichi soprusi hanno perduto il loro vigore e che la pubblica amministrazione è effettivamente in via di progresso intellettuale e morale (1).

(1) La fusione di tutte le altre società colla Società Nazionale può aver luogo quando le altre Società si adattino ad adottare i seguenti principii fondamentali, e morali, che essa professa cioè

1. Che i Fondatori non debbano godere del minimo vantaggio a danno dell'impresa, e degli altri socî.

2. Che si mantengano tutte le cautele affinchè la vendita delle azioni sia pubblica di modo che il pubblico possa acquistarle liberamente al prezzo nominale, senza che vi possa aver luogo l'agiotaggio.

3. Che l'interesse degli azionisti sia garantito da ogni manovra dei fondatori come lo è negli statuti della Società Nazionale salvo anche il modificarli se ciò piacesse, sempre però che il detto scopo sia ottenuto.

4. Che i fondatori di ciascuna società abbiano per li componenti delle medesime quel numero proporzionato d'azioni che gli piacerà sottoscrivere.

5. Che l'unione delle società sia fatta colla fondamentale condizione che li membri di tutte le società fuse compresi quelli della Società Nazionale abbiano gli stessi istessissimi dritti e così formino una sola società. Sù queste basi di giustizia (escluse le pretenzioni chiare o latenti dell'interesse privato) la fusione è immancabilmente sicura.

I fondatori della Società Nazionale piuttosto che rinunciare ai principi di giustizia e di utilità pubblica dai quali sono stati mossi si rassegneranno a rinunciare all'impresa quando prevalgano i principi opposti e non si valutino le loro offerte.

Marc. Lodovico Potenziani.

Nella gazzetta universale di Augusta dei 5 corrente agosto si legge un articolo, che si confessa proveniente da Roma, nel quale è lodato *verbis amplissimis* il progetto di separare in tronchi le linee ferrate Pontificie. L'invenzione di questo progetto, immaginato in favore di talune offerte illegali, ivi è portata alle stelle qual parto d'ingegno felicissimo. La separazione delle linee essendo stata rigettata perchè contraria alla notificazione dei 7 novembre 1846 ed agli interessi dello stato, noi siam persuasi, che nessuno vorrà accettare il merito di siffatto progetto, anzi è interesse di chiunque a cui sia attribuito di rigettarne il biasimo sopra chi spetta. Questo cielo non è stato favorevole al vero inventore della separazione dei tronchi, le di lui invenzioni non hanno fatto fortuna presso di noi, quindi gli è stato gioco forza cercare altro cielo più favorevole al di lui genio inventore. Altri hanno potuto trovare ammirevole l'invenzione della separazione delle linee ed hanno potuto fare ogni sforzo per farla adottare, ma ad essi non appartiene per questo nè lode nè il biasimo pella medesima. Ad altri potrà spettare soltanto l'ingegnosa invenzione colla quale si pretende amalgamare due offerte illegali, e con esse comporne una legale e valida. Non è necessario esser profondo matematico per sapere che unendo insieme due linee curve non ne può risultare una retta; ma sibbene una linea contorta e storta.

Al Redattore della Locomotiva.

Illustrissimo Signore,

Informati di certe voci false, state sparse in questa capitale intorno ai nostri rapporti personali colla Società Fondatrice della linea di via ferrata da Castelfranco ad Ancona, troviamo necessario di pubblicare alcuni inerenti originali documenti a sostegno e propagazione della verità; e preghiamo la di lei compiacenza di volerli inserire nel di lei accreditato giornale *La Locomotiva*, nell'ordine come sono numerizzati.

Cogliamo l'occasione per ripeterle l'assicurazione della verace nostra stima e considerazione.

Roma, 10 agosto 1847.

G. A. Ganzoni.
C. Scarabelli.

DOCUMENTO I.

Circolare.

Dopo gli immensi progressi che hanno fatto le strade ferrate, oramai più non è questione di determinare se esse siano o no vantaggiose allo sviluppo della industria ed alla tutela dei veri interessi nazionali; ma trattasi unicamente di prescegliere il sistema più utile della loro attivazione, e le linee più vantaggiose alla pubblica utilità.

Perciò la questione teorica è entrata nel dominio della pratica, ed appartiene agli uomini speciali, ai speculatori, agli industriali. I Governi dal canto loro sorvegliano perchè ai principii suggeriti dalla scienza, e dalla esperienza, non sia sostituita una pratica gretta, e meschina.

In Italia una delle principali linee che richiamano l'immenso benefizio delle rotaie di ferro è fino ad ora rimasta in quasi dimenticanza. Parliamo della bella linea centrale ora percorsa dalla Via Emilia, che, congiunta con Torino, Genova e Milano per effetto del sistema di strade ferrate pubblicato nello Stato Sardo, allaccierebbe direttamente, non che Piacenza, Parma, Modena, Bologna, Forlì, Pesaro, ed Ancona, altre 10 città, o capoluoghi; e che con pochi, e brevi bracci laterali si unirebbe a quasi tutte le città dell'alta Italia.

L'alta importanza di questa linea reclama quindi manifestamente l'attenzione dell'uomo di Stato non meno che quella dello speculatore, e dell'uomo dell'arte. Tanti interessi si legano a cotesta impresa, tanti desiderii sono ad essa rivolti, che, dato il primo impulso, essa non mancherà del più pronunciato pubblico favore. Ed in fatti nel ducato di Parma una società d'ingegneri milanesi giunse già a compiere, col favore di sovrana permissione, il progetto tecnico eseguito con singolare precisione, e che ora, approvato dai competenti superiori dicasteri, d'altro non abbisogna che della definitiva sanzione per potere immediatamente essere eseguito.

Considerando però che oggidì i capitali affluiscono più agevolmente a quelle imprese che sono fondate sopra delle basi estese, e riflettendo inoltre che i singoli Governi più facilmente concorrono colla loro approvazione, e col generoso loro appoggio, quando siano fatti certi che si tratta di un sistema generale, e di una linea d'importanza europea, li sottoscritti ora si permettono di proporre la progettazione di un piano generale di strada ferrata includente tutta la linea dal confine sardo fino ad Ancona.

La sopra citata società concessionaria della sezione Parmense si è già con nobile disinteresse associata alle nostre vedute di centralizzazione, coll'accordarci una rilevante cointeressanza nella propria impresa; perciò abbiamo raccolte sull'unito Programma le basi principali dell'utilissima associazione da noi progettata.

Appoggiati quindi a queste precedenze; sicuri della cooperazione di altri nostri amici, ricchi anch'essi di esperienze pratiche fatte nelle esecuzioni di strade ferrate; ed assecondati da tutti quelli che sentono amore pel bene reale del proprio paese, i proponenti si credono certi di potere fra non molto dare vita ad una unione che, autorizzata dai savissimi Governi, ed approvata dagli intelligenti, non sarà meno sicura del concorso dei capitalisti che delle benedizioni delle più tarde generazioni.

Parma 1 agosto 1844.

G. Ganzoni.
C. Scarabelli.

Programma.

Tre sono le linee principali di strade ferrate che un giorno dovranno concorrere a formare un sistema generale della parte transappennina della Penisola Italiana. La prima di queste, nominata *settentrionale*, si è quella già in costruzione fra Milano e Venezia; la seconda, adottata da S. M. il Re di Sardegna, da Genova si dirige per Torino al Lago Maggiore e Milano, e può chiamarsi la linea di *ponente;* la terza, che chiameremo linea del *centro*, congiungendosi con quella di ponente, mediante un braccio da Piacenza, prenderebbe la sua direzione paralella all'attuale via Emilia per trovare Ancona qual punto estremo.

Mentre le due prime linee sono già approvate dai rispettivi savissimi Governi, ed in parte già eseguite, egli è scopo dell'ora proposta associazione di dare consistenza ad un progetto tendente a promuovere la progettazione, e quindi esecuzione anche della terza certamente importantissima linea, quella cioè del centro.

In considerazione dei rapporti politici esistenti, questa impresa sarà divisa nelle frazioni, o sezioni seguenti.

1ª Sezione Piacenza Parma, e confine di Sant'Illario sono all'incirca chilometri.	65	—
2ª Modena ai due Confini S. Illario, e Castelfranco.	45	—
3ª Bologna, da Castelfranco a Rimini.	120	—
4ª Ancona, Rimini.	100	—
In tutto circa chilometri.	330	—

Per cadauna di queste Sezioni sarà organizzata una Commissione fondatrice, che s'adoprerà per impetrare dai rispettivi Governi prima di tutto il permesso preliminare di fare i studii tecnici sulle linee, e poscia, presentati questi, l'autorizzazione della loro esecuzione.

Le commissioni fondatrici si compongono di un numero indeterminato di individui che concorrano ad intraprendere a proprio rischio e pericolo le opere preliminari necessarie per comporre un progetto di tutto dettaglio perfettamente compiuto.

A tale uopo ogni sezione dividerà l'impresa di fondazione in altrettanti carati quanti sono i chilometri di cui si compone la propria frazione di linea, e l'acquirente di cadaun carato dovrà sborsare la somma fissa di franchi mille onde formare il fondo necessario per pagare il progetto artistico, e sostenere le spese di primo impianto.

E libero ad ognuno di prendere più carati, ma non mai più dell' $^1/_8$ della totalità della Sezione.

In compenso degli sborsi, rischi, e fatiche personali che cadaun caratante assume, egli percepirà all'atto della emissione delle azioni numero tre di queste gratuitamente per cadaun carato per cui si sarà sottoscritto, e che avrà pagato. Inoltre gli è riservato il diritto facoltativo di godere la preferenza nel sottoscriversi a suo tempo per le azioni da mettersi in vendita, e ciò fino al numero di *cinquanta* azioni per carato legittimamente posseduto.

Fuori di questi nessun altro compenso sarà dovuto ai soci fondatori, che dal canto loro dovranno avere in corrispettivo consegnato alla società di azionisti che imprenda la esecuzione, tutte le carte, Mappe, ed altro che costituiscono il completo piano di dettaglio compilato a spese loro, e gli atti tutti, ed i documenti originali che si riferiscono alle autorizzazioni Governative.

In dependenza dalle commissioni fondatrici sarà nominata una direzione speciale unica per tutte le quattro sezioni, la quale è incombenzata di compiere a tutte sue spese il progetto artistico ed amministrativo contro un onorario fisso di centesimi *ottanta* per ogni metro lineare di strada progettata.

Di questa Direzione faranno parte due ingegneri, due uomini d'affari pratici di strade ferrate, ed un Legale.

La Direzione speciale si metterà in attività a richiesta delle rispettive Commissioni fondatrici, e qualora fosse chiamata contemporaneamente da più di una commissione, essa avrà cura di distribuire i suoi lavori nel modo più confacente all'interesse generale.

Nella progettazione di esecuzione ogni commissione è economicamente indipendente una dall'altra, ma, per mantenere la debita uniformità, le commissioni dovranno rispettare le massime generali stabilite per tutti concordemente dalla Direzione speciale comune.

Dalle commissioni fondatrici saranno a preferenza scelti i primi consigli amministrativi della società esecutrice.

Le deliberazioni risguardanti direttamente l'interesse comune della linea intiera sono riservate ad un Consiglio generale composto da tutte le commissioni fondatrici riunite.

Questo Consiglio generale si riunirà per la prima volta tosto che siasi ottenuta la concessione governativa di una o dell'altra sezione stradale, e la riunione sarà tenuta nel luogo di sede della sezione concessionata, sotto la presidenza di quel presidente di Consiglio e dietro suo invito.

Non è indispensabile che tutte le Sezioni siano concessionate per dare esecuzione all'impresa, ma si comincierà immediatamente con quella o quelle Sezioni che avranno ottenuta la sovrana autorizzazione.

Il Consiglio generale stabilirà il modo di regolare le compartecipazioni ai proventi dei tronchi eseguiti isolatamente prima che tutte le Sezioni siano state autorizzate dai rispettivi Governi.

Ritenuto che vi possa essere la possibilità di risparmiare un'ingente somma di costruzione coll'approfittare dell'attuale strada postale Emilia od almeno di molti ponti, si raccomanda alla Direzione speciale:

1° Che tutti quei luoghi in cui senza grave alterazione della linea si potrà distaccare dall'attuale strada postale un quantitativo di terreno importante per basarvi la ferrata, senza che occorra ristringere la postale oltre i 7 od almeno 6 metri di larghezza, venga proposto ai Governi di cedere cotal terreno alla società, inclusi i ponti praticabili per le strade ferrate.

2° Che nel resto della linea, ed in quei tronchi che o non avranno i suddetti riquisiti o non saranno ceduti dai Governi, venga costruita una linea tutta nuova

Il primo di questi due sistemi sarà più particolarmente preso in mira per il tratto da Bologna ad Ancona, ed il secondo per il resto della linea.

Oramai eseguiti con sovrana autorizzazione i studii tecnici sulla Sezione di Parma, la commissione fondatrice di quella Sezione si compone dei seguenti distintissimi nomi, che pure vengono proposti per futuri componenti del consiglio d'Amministrazione.

S. E. il Sig. Conte Luigi Sanvitali, *Presidente.*
Prof. Avv. Ferdinando Maestri, *Segret.*
Banchieri Laurent, Piatti, ed Orcesi, *Assessori.*

E la Direzione speciale è ivi esercitata dai Signori:

Ingegneri Caccianino, de Luigi, Lajuati, Minuti, e Passetti di Milano.

Per le altre linee questa Direzione si compone dei proponenti:

Ingegnere Carlo Scarabelli,

Capitano Giacomo Antonio Ganzoni.

Che in quanto ai lavori negli Stati Pontificii hanno scelto qual presidente il chiarissimo Sig. ispettore ingegnere Pietro Pancaldi, e si riservano di dichiarare i nomi di altri due assessori, ed in quanto a Modena vogliono fare dipendere la costituzione della Direzione tecnica dalle determinazioni di quel Sovrano sulle offerte fatteli e registrate sul N. VI.

DOCUMENTO II.

Convenzioni fra i caratanti di Bologna.

Ordinariamente le spese di progettazione sono calcolate a franco uno per metro. Tale è il prezzo considerato per Lucca-Pisa, per Parma-Piacenza, per Firenze-Pistoia, e tale è anche il prezzo chiesto al duca di Modena.

Nelle linee lunghissime il prezzo può essere alquanto modificato attesochè molte cose non stanno in ragione diretta colle rispettive lunghezze.

La linea da Castelfranco sino ad Ancona conta metri 227,000, che al prezzo di franco uno importerebbero franchi 227,000, ossiano romani sc. 41,300.

Riducendo questa somma circa alla metà, cioè a scudi 20,000, certamente si sarà ridotta al minimo! Una parte di questa somma si considera necessaria per le spese d'ufficio e tutt'altro relativo alla commissione fondatrice, ed il rimanente per l'effettiva compilazione del progetto che è a tutto carico della commissione tecnica.

L'impresa di pura progettazione si comporrà di num. 200 carati, agli acquirenti dei quali sarà imposto l'obbligo di pagare scudi 100 per carato, e si stabilirà che alla composizione della società degli azionisti cadaun carato ottenga numero due azioni da scudi 200 per ognuna senza altro pagamento. Cosicchè pei 200 carati saranno date gratuitamente 400 azioni, da prelevarsi sull'asse sociale in compenso di spese e fatiche per la compilazione dell'intero progetto tecnico, e dell'intero impianto della Società. In questo caso l'acquirente del carato che gli costa scudi 100 conseguisce scudi 400.

Ma siccome, per iniziare i primi passi relativi alla concessione, è indispensabile avere raccolte alcune basi principali sì tecniche, che economiche, senza le quali non si può nè si vuole fare delle proposizioni che siano convenienti e decorose, ed atte ad allettare il Governo a decidersi per le strade ferrate, così, per raccogliere questi dati e formare una solida base, si crede bene di riunire un fondo di cassa mediante cessione di 28 dei 200 carati.

La commissione artistica prenderà 14 di questi 28 carati, e gli altri 14 saranno dati in ragione di due per cadauno ai membri fin d'ora disegnati, e che devono comporre il consiglio dei fondatori.

Altri carati non saranno rilasciati per ora; e col prodotto di questi 28 sarà obbligo positivo della commissione tecnica di aver fatte tutte le spese preliminari, non escluso l'occorrente soggiorno in Roma: e per parte della commissione fondatrice evvi l'incarico di agire diplomaticamente a Roma onde tentare di conseguire l'annuenza del Governo.

Solo quando si avrà ottenuto dal Governo pontificio la concessione pel progetto artistico, si passerà alla vendita degli altri 172 carati all'indicato prezzo di scudi 100 per cadauno, e per la somma prodotta da quella vendita sarà obbligo della commissione artistica di fare il compito e definitivo progetto dettagliato con tutti i requisiti tanto tecnici che economici, passando inoltre la quarta parte di quest'incasso alla commissione fondatrice per le proprie speciali spese.

Si stabilisce ora per allora che, nell'acquisto dei rimanenti 172 carati, i possessori dei primi 28 ora ceduti abbiano da avere la preferenza in ragione di carati sei per cadauno dei primi 28 posseduti, ma che questo diritto di preferenza sia puramente facoltativo per essi, senz'altro obbligo che quello di dichiarare, appena ottenuta la sovrana concessione, se sì o no vogliano far uso del loro diritto di preferenza.

Basterà la semplice firma della presente carta per segno di annuenza, e sarà poi questo unico esemplare depositato presso il nobil uomo signor marchese Camillo Pizzardi, lasciata a lui la cura della distribuzione dei primi 28 carati.

Firme.

Bologna, il due (2) settembre mille ottocento quaranta quattro (1844). Firmati:

- Camillo Pizzardi, *Presidente.*
- Giovacch. Rossini.
- Gio. Battista Magistrini.
- Vincenzo Piana.
- Luigi Pizzardi.
- Annibale Banzi.
- Angelo Ferlini, *Segretario.*

Bologna, il ventinove (29) agosto mille ottocento quaranta quattro (1844). Firmati:

- Pietro Pancaldi, *Presidente* della Commissione tecnica.
- G. Ant. Ganzoni in nome della Commissione tecnica si firma per quattordici carati.
- Carlo Scarabelli, *Ingegnere.*

Per copia conforme all'originale esistente negli atti della Commissione Fondatrice. *Angelo Ferlini, Segretario.*

DOCUMENTO III.

Convenzioni stabilite fra i sottoscritti componenti la Sezione Tecnica della impresa delle strade ferrate pontificie dal confine estense sino ad Ancona.

I. La Sezione tecnica della Commissione fondatrice s'intende, e si ritiene composta dei sottoscritti cinque individui, ognuno dei quali avrà la facoltà di farsi rappresentare da altro soggetto abile, che faccia le di lui veci nel caso di prolungata malattia, od altra forte evenienza per cui fosse impedito di prestare l'opera sua attiva, semprechè però il soggetto che vuolsi sostituire sia di soddisfazione degli altri individui, su di che accadendo per caso un qualche dissenso, sarà abilitato il presidente a provvedere come lo giudicherà opportuno, e conveniente.

II. La Sezione tecnica dovrà compilare il progetto generale di esecuzione dell'intera strada ferrata a tutte sue spese, dividendo questo progetto in più articoli estesi a dare:

1° Una idea generale della linea, e del paese pel quale dovrà percorrere; delle Sezioni in che sarà da dividere, esperimentando in ogni senso i rapporti che avrà col sistema generale delle altre strade ferrate tanto italiane, quanto estere alle quali si possa riferire, addimostrando i vantaggi diretti, ed indiretti, la utilità, e tutt'altro di che si possa ragionevolmente compromettere, sia nella prima Sezione di Bologna, che in tutte le altre da attivarsi in appresso per compiere lo stradale ferrato.

2° La descrizione generale dei lavori e delle occorrenze tutte per la formazione della strada ferrata, e di quanto abbisognerà per esercitare ognuna delle di lei Sezioni, riportandosi alle mappe, ai profili, alle Sezioni, ed ai disegni di manufatti e fabbricati occorrenti all'uopo, che si uniranno per giustificare quanto verrà esposto anche in confronto di tutto ciò che la esperienza ha significato nei tratti di strade ferrate posti da qualche tempo in attività di servizio e nel regno Lombardo-Veneto, e nel Granducato di Toscana, e nel regno di Napoli ec. ec.

3° Il dettaglio estimativo dei lavori, e delle occorrenze per costruire, e per attivare particolarmente la prima Sezione di Bologna della strada ferrata, a modo che servir possa di campione, e di saggio per estendere il calcolo di quanto si dovrà fare per costruire, e per attivare tutte le altre Sezioni da Bologna ad Ancona.

4° Quindi un ragionato preventivo di tutta la spesa che importerà l'intiero stradale finito dal confine estense ad Ancona, dedotto con buon criterio dal calcolo che si avrà istituito per la prima Sezione di Bologna, con quelle addizioni e variazioni che si troveranno

proprie alle relative condizioni di ciascheduna Sezione.

5° La compilazione di tutti gli specchi addimostranti il movimento del quale con prudenza si possa compromettere nella prima Sezione di Bologna nel frattempo che di mano in mano si costruiranno, e si attiveranno le altre; e quello che potrà aversi a linea di strada ferrata completa, e quindi il prodotto che in ognuno dei due stati di situazione della grand'opera può sperarsi sia nel trasporto dei forestieri e dei viaggiatori, che in quello delle merci, a prezzo di una discreta tariffa che porti un dispendio inferiore di assai alle attuali spese di viaggio, e di giro di mercanzie.

6° Il calcolo delle spese che occorreranno per esercitare la strada ferrata, tanto separatamente nella prima Sezione di Bologna, quanto nelle altre Sezioni, prendendo norma da quella che si è verificata praticamente nelle altre strade ferrate poste in attività di servizio per esercitarle.

7° Dopo di che il confronto e delle spese dell'annuo esercizio, e dell'annuale manutenzione sia per la Sezione di Bologna separatamente, che per tutte le altre, ossia per tutto lo stradale in generale, dal quale risulti chiaramente l'interesse cui possono aspirare gli azionisti sulla somma da sborsare per azioni, colle quali costituire il capitale occorrente alla costruzione, ed all'attivazione di tutta la linea ferrata.

III. A tutte queste grandi e difficili operazioni, il di cui complesso formar deve un progetto tale da poter sostenere il confronto di quelli fatti per le strade ferrate d'Italia che si conoscano, la Sezione tecnica dovrà unire una modula di Statuto che serva di regolamento agli azionisti per formare il loro consiglio di amministrazione al quale affidare la condotta della grande intrapresa colla piena fiducia degli azionisti stessi, dai quali verrà costituito il consiglio.

IV. Per le quali operazioni e indagini, carte, piante, profili, disegni, e specchi ec. ec., la Sezione tecnica dovendo ricevere dalla Commissione fondatrice, a termine di quanto fu convenuto nel verbale delle sedute delli 29 agosto, e 2 settembre p. p. (qui unito in copia conforme, V. Docum. II), si conviene che la somma come sopra accordata venga depositata nel luogo da destinarsi, e che non possa, e non debba erogarsi se non se per mandati sottoscritti dal presidente della Sezione tecnica.

V. Si dichiara però che sulla detta somma sarà fatto un assegno mensile di scudi cinquanta (50) romani a ciascheduno membro della Sezione tecnica, incominciando dal giorno nel quale, avuti i fondi, incomincieranno le operazioni che si sono indicate negli antecedenti articoli. Così pure si conviene che col detto fondo dovrà mantenersi l'uffizio proveduto di quanto occorra per carta, stampe, mobiglie, attrezzi, e pigione, fuoco, ed altro necessario, compresovi ancora gli emanuensi, dei quali si conoscerà indispensabile di fornire l'uffizio stesso.

VI. E così pure col fondo assegnato dovranno compensarsi le spese dei viaggi che occorreranno lungo la linea, e le di lei adiacenze, non che quelle di una gita che si trovasse opportuna per osservare, e considerare i tratti di strade ferrate tanto attivati, quanto in costruzione.

VII. La sezione tecnica dovrà sempre concertarsi collegialmente in tutto e per tutto col Presidente ch'ella stessa si è compiaciuta di crearsi, onde rimanere unita ad un solo perno col quale si possa operare con un solo sistema regolare, ed uniforme; cosicchè ognuno dei membri della Sezione tecnica farà la parte di quei lavori che saranno ad esso destinati dal Presidente, e come in suo concorso si stabilirà per il primo passo di ordine.

VIII. Esaurite le incombenze, e soddisfatti tutti gl'impegni che si sono indicati, e quant'altro potrà abbisognare per dire il tutto adempito lodevolmente: e fatte pure le spese inerenti di cui agli antecedenti articoli, l'avanzo della somma assegnata per tal fine, sia in contanti che in carati di azioni, ed in azioni dalla commissione fondatrice alla sezione tecnica, sarà diviso in parti eguali fra i cinque membri della stessa sezione tecnica.

IX. Il presidente rappresenterà la dizione tecnica nelle sessioni della commissione fondatrice dei caratanti, per tutto il numero di voti dei carati posseduti in comune dai membri della direzione tecnica; e così pure sarà il presidente il solo organo di comunicazione colla nominata commissione fondatrice per tutti gli oggetti riferibili al ridetto contratto firmato sotto li 29 agosto, e 2 settembre del corrente anno.

X. In fine, a scanso di qualunque equivoco, si dichiara che dall'assegno stabilito in queste convenzioni è escluso quanto fu accordato al capitano Ganzoni, ed ingegnere Scarabelli per le operazioni preliminari all'iniziativa della strada ferrata pontificia ch'essi hanno adempito, rimanendo null'ostante a loro carico parziale tutte le operazioni, viaggi, e spese che potessero ancora occorrere sino a che, ottenuta la superiore concessione, non si dia mano al progetto di cui si è disopra parlato.

Bologna, 28 ottobre 1844.

Pietro Pancaldi ingeg.
Filippo Antolini ingeg.
Luigi Pancaldi ingeg.
G. A. Ganzoni.
Carlo Scarabelli.

Strade ferrate estere

Strada ferrata Leopolda. — Movimento e incasso.

Nel luglio 1847, da Livorno a Empoli, passeggieri 77,881; — incasso L. 106,127 5 4.

Nel luglio 1846, da Livorno a Pontedera, passeggieri 61,733; — incasso L. 61,132 15 4.

Differenza in più nel luglio 1847, passeggieri 16,148; — incasso Lire 44,994 10.

Spese nel mese di luglio 1846 per le due sezioni allora attivate, calcolate approssimativamente . . . . Lire 32,800

Spese nel mese di luglio 1847 per le tre sezioni attivate, calcolate approssimativamente . » 42,600

Fatto il rapporto delle spese di questo solo mese cogli incassi, resulta che nel luglio 1846 furono del 54 circa per 100, e nel luglio del 1847 soltanto del 40 circa.

L'incasso per mercanzie, compreso nel suddetto introito, non è stato che di. . . . . » 2,680

A compire la seconda linea nella terza sezione non mancano che miglia 6 circa.

Del ponte sull'Arno, una pila, fra le 4 nell'alveo del fiume, è 6 braccia sul pelo delle acque; di un'altra è fatto lo smalto; alla terza sono battuti i pini, e alla quarta sono parimente battuti i pini e il targonato. Alla fiancata sulla sponda sinistra sono pure battuti i pini: a quella sulla sponda destra è fatto lo scavo. Si spera che nel settembre prossimo le pile saranno condotte tutte a tal punto, da potervi lavorare anche nella stagione invernale.

Sono fatti circa 3 quarti dei terrapieni.

Il taglio alla Golfolina è molto inoltrato, e sarà ultimato a decembre prossimo.

Quasi tutti i contratti per l'accollo della fornitura della ghiaia sono fatti, e una parte è già trasportata sulla linea.

Lo sterro e viadotto all'Ambrogiana saranno terminati alla fine dell'anno.

Alle fiancate dei ponti, *Orme, Pesa, Ombrone, Bisenzio, Mugnone,* e Fosso macinante si lavora attivamente.

Sono già arrivate tutte le guide, cuscinetti e chiavarde.

Il grandioso lavoro dello spostamento della strada a S. Miniatello si spera sarà ultimato nel prossimo ottobre.

I ponti, chiaviche e viadotti della quarta sezione sono 135. N° 56 sono già ultimati, N° 33 sono in costruzione, e N° 46 restano a cominciarsi.

Tutte le opere murarie, meno la stazione di Firenze, il ponte sull'Arno, e quello sul Mugnone, saranno ultimate nel corrente anno.

La stazione di Firenze sarà cominciata alla fine del corrente mese, o ai primi dell'entrante.

Firenze, 9 agosto 1847.

Avv. Luigi Siccoli, Segr.

Lavori Pubblici — Costruzioni e Riparazioni

(Parte officiale)

Lavori idraulici provinciali.

(Da gennaro a luglio 1847.)

Bologna. — (*continuazione.*)

Nell'argine sinistro del torrente Quaderna inferiormente allo sbocco del torrente Gaiana, e negli argini del Gaiana medesimo ebbero luogo dei lavori per chiudimento di rotazzi e di rotte, non che per riparazioni alle arginature corrose dalla velocità delle acque: e questi lavori, diretti dall'ingegnere di riparto Ciro Galassi, vennero eseguiti per economia mediante l'importo di sc. 2901. 77.

Sistemazione di un breve tratto disarginato nel torrente Savena nuova, a difesa dei beni Cassarini e Corazza posti a destra e sinistra dello stesso torrente; lavoro appaltato a Giuseppe Costa per la somma di scudi 1980, diretto dall'ingegnere di riparto Giuseppe Troni.

Lavori di legna a sostentamento delle sponde dell'Idice fra la Rabuina e lo sbocco della Savenella Quaderna nelle colmate, appaltati all'intraprendente Luigi Saltarelli per la somma di scudi 418, e diretti dall'ingegnere di riparto Ciro Galassi.

Lavoro di terra e di legno nel torrente Lavino di fronte ai beni Valdem a destra nel comune di Sala, per riordinare i molti guasti cagionati dalle alluvioni; il qual lavoro venne preso in appalto da Giuseppe Costa e Gaetano Buti per la somma di scudi 780, e diretto dall'ingegnere di riparto Antonio Serra.

Lavori di riparo all'avvallamento dell'argine destro del Sillaro in luogo detto gli abbassamenti Tozzoni, diretti dall'ingegnere di riparto Giuseppe Troni, e dati ad esecuzione all'intraprendente Antonio Bonora per la somma di scudi 969. 22. 5, con più scudi 30 di compensi per occupazione di suolo.

Rinnovazione del cavedone innanzi alla rotta Grabiski nell'argine sinistro dell'Idice pel temporaneo chiudimento della rotta medesima, che venne costruito per impedire i ragionevoli reclami dei possidenti della cassa di Durazzo, che hanno domandato il differimento allo stabile chiudimento della rotta medesima: lavoro dell'importo di scudi 250, eseguito dagli interessati possidenti di quella cassa di bonificazione, colla direzione dell'ingeg. di riparto Ciro Galassi.

Lavoro di rinfianco all'argine del torrente Idice dalla chiusa Roversella alla Centonara, appaltato all'intraprendente Giovanni Bartoli per la somma di scudi 1990, e diretto dall'ingegnere di riparto Ciro Galassi.

Riparo a varie corrosioni avvenute negli argini del torrente Samoggia a fronte di diversi possidenti, dato in appalto all'intraprendente Giuseppe Costa, in unione agli addizionali sopraggiunti nell'atto di esecuzioni pel complessivo importo di scudi 4221. 04. 8, oltre scudi 503. 97. 1, per occupazioni obbligate dagli intrapresi lavori, la di cui esecuzione diresse l'ingegnere di riparto Antonio Serra. Altri ripari in seguito vennero apprestati allo stesso torrente mediante l'appalto stipolato con Domenico Corticelli e Gaetano Buti nell'importo di scudi 554, oltre i scudi 116. 91. 7 per riparo alla botta Masotti, eseguiti dall'appaltatore Giuseppe Costa, e più scudi 36. 25. 3, compensi da indennizzarsi: lavori diretti dall'ingegnere di riparto Antonio Serra.

Riparo a diverse corrosioni nelle sponde del torrente Savena nuova; lavoro diretto dall'ingegnere di riparto Giuseppe Troni, ed eseguito dall'intraprendente Luigi Osti per la somma di scudi 904. 13. 4.

Si è inoltre approvato l'alzamento e rinfianco delle due arginature del torrente Samoggia dal suo sbocco del Reno sino a met. 159 al di là della chiavica Zucchini sulla sinistra, e questo eseguito per appalto stipulato con Vincenzo Brizi nell'importo di scudi 4500, e diretto dall'ingegnere Antonio Serra.

Si è proseguito il rialzo e rinfianco delle arginature del fiume Reno nel riparto superiore, che venne dato in appalto all'intraprendente Antonio Bonora per la somma di scudi 6982, ed il lavoro è diretto dall'ingegnere di riparto Giuseppe Berti.

Compito l'alzamento dell'argine destro del canale Navile dal Bentivoglio a Malalbergo, mosso principalmente dalla vista di rendere meno frequenti i rissori del canale a sollievo dei laterali circondarii 3 e 4, si è venuti nella determinazione di procedere all'alzamento del sinistro argine pure del Bentivoglio e Malalbergo, preferendo sempre quei tratti più depressi. Quindi esauriti gli esperimenti dell'asta, il lavoro, progettato e diretto dallo ingegnere Giuseppe Berti, è stato deliberato a favore dell'intraprendente Cesare Cecchi per la somma di scudi 635.

Altro lavoro allo stesso canale Navile, progettato e diretto dal suddetto ingegnere Giuseppe Berti, consistente in lavori di rosta a riparo delle molte corrosioni e dilamazioni avvenute nelle sponde ed arginature del prefato canale, è stato deliberato all'intraprendente Giovanni Bartoli per la somma di scudi 749.

Si è quindi proceduto all'impresa dei lavori nel suddetto canale Navile riguardanti l'arte del carpentiere pella ricostruzione di due portoni del sostegno Bova, e dei due inferiori portoni del sostegno di Malalbergo, mediante la direzione dell'ingegnere Giuseppe Berti, e l'opera del migliore offerente all'asta Cesare Cecchi per la somma di sc. 495.

I sopraddetti lavori ascendono in complesso alla somma di sc. 32,979. 35. 4.

Ferrara. — Per le straordinarie piene del fiume Po l'argine froldo Romani, esistente nel riparto 3° dello stesso fiume, dilamò per una lunghezza di metri 49: inguisachè dall'ingegnere di riparto Giovanni Costantini si propose la rimessa dello spaltone devastato, per levare da esso la terra occorrente onde rialzare in via di urgenza la banca a rinfianco dell'argine suddetto Romani minacciato di rotta, ch'ebbe effetto mediante l'opera dell'intraprendente Bartolomeo Mantovani, che lo eseguì per la somma di scudi 567. 73. 8.

Nel fiume Santerno si dovette accorrere alla riparazione di chiudimento della rotta alla Botta fiume nella sponda sinistra sezione seconda di fronte la possessione di Gaetano Bonvicini di Massalombarda. L'ingegnere di riparto Lodovico Zanardi ne assunse la intrapresa coll'opera del cottimista Giuseppe Riccibitti per la convenuta somma di scudi 1844. 48. 6, oltre scudi 57. 05, da soddisfarsi per occupazione di metri quadrati 1141 di terreno a canapa e a grano a vicenda alberato e vitato.

Nello stesso fiume Santerno vi accaddero di seguito altre due rotte a sinistra, una alla botta Ospitaletto l'altra alla botta Marzara. Lo stesso ingegnere Zanardi ne progettò e ne diresse il riparo mediante l'opera degli appaltatori Stanislao Gottardi, per la somma di scudi 1882. 14, e di Giacomo Morosini per la somma di scudi 327. 58. 9, oltre scudi 94. 85 da indennizzarsi per occupazioni prevalse in detti lavori.

Atteso la natura del suolo, su cui s'innalza l'arginatura del Po di Goro, per esser esso nella maggior parte vallivo e quocoso, soggetto perciò a copiose sorgive e a grandi ristagni di acqua, che sommamente danneggiano l'arginatura specialmente in tempo di piena, l'ingegnere di riparto Fabio Gazzani progettò e diresse la costruzione di una piazza bassa destinata a comprimere le sorgive e i fontanazzi esistenti a piedi l'argine froldo Fenilazzo. Questo lavoro, che fu esperimentato alla asta, lo eseguì l'intraprendente Antonio Muratori per la somma di scudi 340.

Alla Coronella Ladorini, che segue immediatamente il froldo Sabbioni posto nella sezione quarta del riparto secondo alla destra di Po, ch'è una delle più depresse del riparto, ristretta nella sommità, guasta da dirupi, e da slamature nella scarpata esterna abbandonata da molti anni, l'ingegnere di riparto Camillo Scutellari ha progettato di rialzare, e conseguentemente rinfiancare la sponda esterna suddetta dell'argine Coronella fino all'incontro dello spaltone eseguito nel 1841 di fronte al caseggiato della Golena in pescara, per un tratto cioè di metri lineari 955. E questo lavoro venne dipoi eseguito e dato in appalto all'intraprendente Carlo Pelucchi per la somma di scudi 570.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 20 Agosto 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 3. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	104 50	— —
Chiusura »	104 50	— —

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80 90	Genova . .	18 45
Livorno. . .	15 67	Londra . .	468 —
Firenze . . .	15 65	Parigi . . .	18 44
Venezia . . .	15 83	Marsiglia. .	18 40
Milano . . .	15 97	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 30	Augusta . .	46 95
Bologna. . .	99 70	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	110 3/4
— — Monza	10	575,000	»	156
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	92 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	90
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Senz'affari*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	172 1/4
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	124 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 7/8
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	118 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		103 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		108
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	115 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	92
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	213
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	235
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	87 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104
Taunus	33	1,200,000	19 60	354 3/4
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	117
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non quotasi in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 792 50
— — Versailles (destra)	16			320
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		1035
— — Orléans	76			1255
— — Rouen	86			963 75
— — Havre	»			640
— — Lyon	»			407 50
— — Strasbourg	»			405
— — Nord	»			562 50
Orléans — Bordeaux	»			475
Strasbourg — Basilea	90			180 50
Bordeaux — Cette	»			457 50
Avignon — Marseille	»			585

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX,

ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 53 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2ª edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Fra Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite.* 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2ª edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) *Vite di diciassette Confessori di Cristo.* 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato.* — *Trattato intorno alla superbia.* — *Trattato sulla Providenza.* — *Trattato del Bene* — *Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore.* — *L'Ammonizione a Santa Paola.* — *L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associarsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*